

## Axle assembly for a vehicle and method for its operation

**Publication number:** DE19836658

**Publication date:** 2000-03-09

**Inventor:** SIEBEN HANS-HERMANN (DE)

**Applicant:** SIEBEN HANS HERMANN (DE)

**Classification:**

**- International:** **B60G3/14; B60G7/02; B60G17/016; B60G21/00; B62D9/02; B60G3/00; B60G7/02; B60G17/015; B60G21/00; B62D9/00; (IPC1-7): B62D17/00; B60G3/00; B60G17/00; B60G21/00; B60G25/00**

**- european:** **B60G3/14; B60G7/02; B60G17/016F; B60G21/00D; B62D9/02**

**Application number:** DE19981036658 19980813

**Priority number(s):** DE19981036658 19980813

**Also published as:**

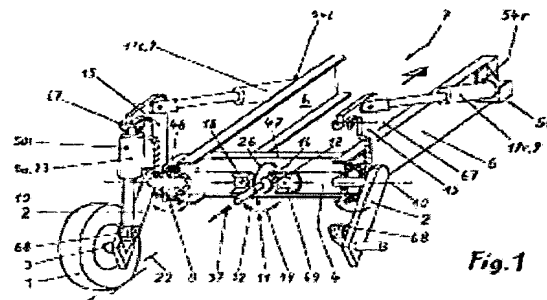
EP0983883 (A2)  
EP0983883 (A3)  
EP0983883 (B1)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE19836658

Abstract of corresponding document: **EP0983883**

A variable suspension for a vehicle, e.g. a service bus, has the wheels (1) fitted to support arms (2) which are hinged on the chassis. The supports arms are also braced on the chassis by suspension units and by rams (9) which raise and lower the suspension. The upper mounting points for the suspension and the rams are on brackets which are attached to crossmembers in the chassis and with the crossmembers having a swivel mounting in the chassis. The swivel action is driven by a linkage inside the chassis crossmember and controls the riding height of the vehicle. The suspension control is linked to an active control which stabilizes the ride. For load transfer the suspension can lower the rear, or both ends of the vehicle to the ground.



**Fig. 1**

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑫ Offenlegungsschrift  
⑩ DE 198 36 658 A 1

⑳ Aktenzeichen: 198 36 658.2  
㉔ Anmeldetag: 13. 8. 1998  
㉕ Offenlegungstag: 9. 3. 2000

㉑ Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**B 62 D 17/00**  
B 60 G 17/00  
B 60 G 3/00  
B 60 G 21/00  
B 60 G 25/00

DE 198 36 658 A 1

㉗ Anmelder:  
Sieben, Hans-Hermann, 55270 Zornheim, DE

㉘ Erfinder:  
gleich Anmelder

㉙ Entgegenhaltungen:  
DE 35 35 589 C1  
DE 42 19 185 A1  
DE 39 42 654 A1  
DE-OS 22 23 250

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

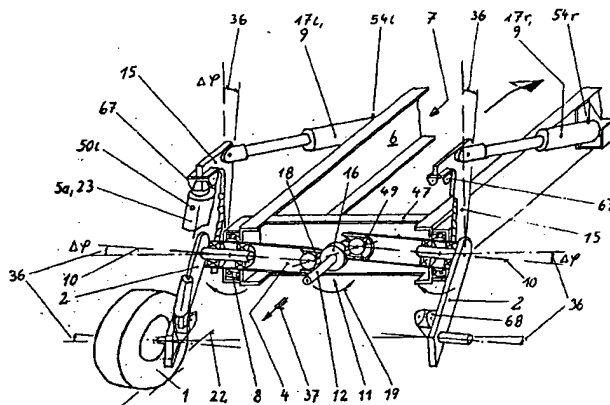
㉚ Achsanordnung für ein Fahrzeug und Verfahren zu ihrem Betrieb

㉛ Es wird eine Achsanordnung mit Einzelradaufhängung an Längslenkern vorgeschlagen, die in Halbachs-Trägern gelagert sind.

Durch Verschwenken zumindest eines der Halbachs-Träger abhängig von mit einer Lenkbetätigung zusammenhängenden Signalen verstellt ein Stellsystem den Radsturz zumindest des kurvenäußeren Rades stützend gegen die Fliehkraft, und aufgrund der gleichen Signale erfolgt eine Lage-Verstellung des Chassis gegenüber der Achsanordnung.

Das Stellsystem arbeitet nach einem Vorschlag quasi-kontinuierlich mit Druckübersetzern, die - in ihrem Zeitverhalten etwa beeinflusst durch Drosselanordnungen - der Radsturz- und der Lage-Verstellung definierte (Fluid-)Volumina zuführen oder entnehmen.

Das System ist auch mit funktionell äquivalenten elektrischen Komponenten darstellbar.



DE 198 36 658 A 1

## Beschreibung

Die Erfindung gestaltet eine verstellbare Achsanordnung für ein Fahrzeug mit an Längslenkern geführten, einzeln höhenverstellbar aufgehängten Rädern und gibt ein Verfahren zu ihrem Betrieb an.

Solche Achsanordnungen sind als Hinterachse für frontgetriebene Fahrzeuge – mit sogenanntem "Triebkopf" – im innerstädtischen Liefer- und Verteilerverkehr zur leichterem Be- und Entladung und auch im Personenverkehr sinnvoll einsetzbar. Als Beispiel seien leichte Busse mit absenkbarem, niedrigem Einstieg oder Fahrzeuge zum Behinderten-transport angeführt.

Grundlegende Merkmale einer solchen Achsanordnung sind z. B. aus der DE 35 35 589 C1 bekannt.

Diese bekannte Achsanordnung hat zwei, hier als quer zur Fahrtrichtung angeordnete Halbachsrohre ausgebildete Träger, die im Chassis um ihre Längsachse drehbar aufgenommen und abgestützt sind. In jedem Träger ist ein radführender Längslenker drehbar gelagert und gegenüber dem Träger elastisch über eine Federung abgestützt, während die Träger, hier selbst von einer Stelleinrichtung verstellbar, gegen das Chassis abgestützt sind.

Die Abstützung des Längslenkers gegen den Träger übernimmt bei der DE 35 35 589 C1 eine Drehstab- oder eine Gummi-Dreh Schub-Feder, die in den Träger eingesetzt ist, in Verbindung mit einem Teleskop-Schwingungsdämpfer zwischen dem Längslenker und einem am äußeren Ende des Trägers angeordneten Hebel.

Der Träger ist im Chassis in der Höherer Streckung des vertikalen Steges des Chassis-Längsträgers aufgenommen, um durch Verdrehen des Trägers um seine Längsachse die Federung zu entspannen und das Chassis unter seinem Eigengewicht gegebenenfalls bis zum Aufliegen auf der Fahrbahn absenken zu können.

Hierfür wird der Hebel herangezogen, an dem als Stelleinrichtung auf jeder Seite jeweils ein Zylinder angreift, der andererseits am Chassis angelenkt ist. Dieser kann den Träger verdrehen oder steif abstützen, so daß das Chassis gegenüber jedem Rad unter Wirkung der zwischengeschalteten Feder verstellbar ist.

Im Ergebnis kann das Chassis so von einer beladungsunabhängigen oder frei definierbaren Fahrtstellung über diese hinaus angehoben oder bis auf die Fahrbahn abgesenkt werden.

Die individuelle Verstellbarkeit der einzelnen Räder erlaubt dabei ein horizontales Ausrichten, ein Anpassen an ungleiche Ladungsverteilung oder eine gezielte Schrägstellung des Fahrzeuges z. B. wegen Ungleichförmigkeiten der Standfläche (Bordstein, Straßenrand) zur Erleichterung der Be- und Entladung.

Die üblicherweise starke Motorisierung solcher Fahrzeuge, die auch bei hoher Zuladung schnellen Transport zwischen den einzelnen Lade- und Lieferstellen ermöglichen soll, führt tendenziell zu einem unstetigen, dynamischen Fahrbetrieb. Dabei ist die Ladung hohen Belastungen durch Schwingungen und Stöße ebenso ausgesetzt wie durch Beschleunigungen und Lageänderungen in Fahrzeugquerrichtung (Kurvenfahrt) und in Fahrzeuglängsrichtung (Bremsen, Anfahren). Hier besteht Gefahr durch Verrutschen der Ladung bis hin zum Verlust von Ladungsteilen etwa bei hoch gestapelten Ladungen im Getränke-Verteilerverkehr.

Ein weiteres Problem stellt die Lage des Schwerpunktes dar, die sich bei solchen Fahrzeugen mit der Größe und Art der Ladung sehr stark ändern kann. Als Folge erzeugt in einer Kurve eine gegebene Zuladung bei einer gegebenen Querbeschleunigung abhängig von der Lage des Ladungs-

Schwerpunktes ganz unterschiedliche Radlaständerungen und damit Einfederungen aus Laständerungen zwischen kurveninnerem und kurvenäußerem Rad.

Entsprechend liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine Achsanordnung der bekannten Art dahingehend zu verbessern, daß die Fahrsicherheit erhöht und die Beanspruchung und Belastung des Ladeguts verringert bzw. der Komfort von Passagieren erhöht wird.

Die Lösung der Aufgabe ist mit der verstellbaren Achsanordnung des Patentanspruchs 1 und mit dem Verfahren zu ihrem Betrieb nach dem Anspruch 28 gegeben.

Weiterbildungen sind Gegenstand der jeweiligen Unteransprüche.

Der der Erfindung zugrundeliegende Ansatz sieht also für die Kurvenfahrt die Verschwenkung jeweils zumindest eines der aus der DE 35 35 589 C1 prinzipiell bekannten beiden Halbachs-Träger mindestens in seiner vertikalen Ebene vor, um in der Kurvenfahrt eine gegen die Fliehkraft stützende und stabilisierende Verstellung des Radsturzes des zugehörigen Rades zu erreichen, wobei im Zusammenhang über die Verstellung des Rades bzw. der Räder eine Lage-Kompensation des Chassis zumindest zum Ausgleich der geometrischen Lageänderung des Chassis bei der Sturz-Verstellung erfolgt.

Die Beeinflussung der Stellung der Räder ist immer mit Bewegungen in zwei Richtungen verbunden, von denen die in der einen Richtung mit und die in der anderen Richtung gegen die Wirkung einer Radlast verläuft.

Aktive Stellelemente können für beide Bewegungsrichtungen vorgesehen werden. Für hier vorliegende "niederfrequente" Stellbewegungen ohne Umkehrung der Lastwirkungsrichtung ist eine aktive Verstellung in einer Richtung normalerweise ausreichend. In der anderen Stellrichtung wird dann die Stellenergie passiv aus der Radlast-Wirkung selbst aufgebracht.

Eine Verschwenkung eines oder beider Träger erfolgt aufgrund von Signalen, die mit einer Lenkbetätigung zusammenhängen bzw. deren Folge sind, in Verbindung mit einer Beeinflussung von die Stellung jedes Rades zum Chassis bestimmenden Elementen.

Diese Signale können z. B. aus dem in einer Kurve an der Lenkung anstehenden Reaktionsmoment aus der Seitenführungskraft am Reifen/Rad und dem in der Radaufhängung konstruktiv vorgegebenen Nachlauf am gelenkten Rad gewonnen werden, also etwa aus der Größe des in einer hydraulischen Hilfskraftlenkung unverzögert wirksamen Lenkhilfsdruckes aber auch aus der Größe einer als Folge der Lenkbetätigung mit Verzögerung auftretenden Radlaständerung an der Achsanordnung bestehen.

In einer Ausführung der Erfindung sind die Halbachs-Träger an ihren fahrzeugmittigen Enden über einen in der vertikalen Fahrzeug-Längsmittlebene gelagerten Waagebalken, in einer anderen Ausführung über einen etwa durch Verschieben von am inneren Ende des jeweiligen Trägers angreifenden Stellelementen auf einer Führungsbahn als Schwenkeinrichtung zu eigenständiger oder gekoppelter Bewegung verschwenkbar.

Im Ergebnis wird bei in der Chassis-Ebene liegender Schwenkachse des Waagebalkens bzw. bei vertikaler Verschwenkung des Trägers unter Verschiebung der Spur insgesamt nach kurvenaußen der Radsturz zur Stabilisierung des Fahrzeuges in der Kurvenfahrt gegen die Fliehkraft gestellt.

Damit wird trotz seitenkraftbedingter Reifendeformation ein gutes Tragbild und damit guter Fahrbahnkontakt des Reifens vor allem am kurvenäußeren, höher belasteten Rad erreicht, was entsprechend günstige Auswirkungen auf die Fahrsicherheit (Spurhaltung) und den Reifenverschleiß hat.

Bei senkrecht zur Chassis-Ebene stehender Schwenk-

achse bzw. Verschwenkung der Träger in der Chassis-Ebene ergibt die Verstellung eine Änderung allein des Spurlenkens des betroffenen Rades bzw. der angeschlossenen Räder. Eine gegensinnige Verstellung beider Träger führt dabei insgesamt zu einer Lenkbewegung der Räder.

Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten und kleinen Lenkwinkeln der Vorderräder erhöht, wie an sich bekannt, ein gleichsinniger Lenkeinschlag der Hinterräder den Fahrkomfort bei einem langsamen Wechsel der Fahrspur. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten und großen Lenkeinschlägen der Vorderräder erhöht ein gegensinniger Lenkeinschlag der Räder an einer Achsanordnung nach der Erfindung die Wendigkeit etwa in engen oder zugeparkten Straßen.

Ist die Schwenkachse zwischen diesen beiden Stellungen ausgerichtet, ergeben sich entsprechend anteilige Sturzänderungen und Lenkausschläge.

Diese gleichen Wirkungen – Mitlenken und Gegenlenken bzw. Radsturz-Änderungen und ihre anteiligen Kombinationen – sind mit von der Erfindung abweichenden Maßnahmen auch bei der Hinterachse nach der DE 42 19 185 A 1 erzielbar.

Bei der dort vorgeschlagenen Achse greift die Verstellung direkt an achsschenkelstesten, d. h. das Rad tragenden Lenkern an und wirkt unter elastischer Verformung des Lenkers selbst oder seiner Lagerbuchsen direkt und stets gemeinsam für beide Räder der Achsanordnung. Für die Verstellung der chassisseitigen Lager dieser Führungslenker ist ein gelenkig mit den Führungslenkern gekoppelter, am Chassis gelagerter und als exzentrischer Waagebalken gestalteter Lagerträger vorgesehen. Eine solche Verstellbarkeit mit elastischer Verformung beeinträchtigt die Qualität der Radführung.

In einer Ausführung der Erfindung ist weiter abweichend die Verstellung der Träger einzeln und unterschiedlich ausführbar.

Bei im Extremfall gleichzeitiger Verstellung des Radsturzes über den Träger eines kurvenäußeren Rades und der Radspur in Richtung Nachspur über den Träger eines kurveninneren Rades kann die Fahrstabilität in der Kurve weiter erhöht werden, da das kurveninnere Rad über seinen Schräglaufwinkel (und unter teilweise "Radieren" unter Seitenschlupf) einen größeren Teil der Fliehkraft bzw. der Querschleunigung "aktiv" abstützt und durch die einseitige Erhöhung des Fahrwiderstands kurveninnen die Lenkwilligkeit und damit die Fahrstabilität dynamisch erhöht.

Wegen der geometrischen Gegebenheiten bei der Achsanordnung nach der DE 35 35 589 C1 wie bei der Erfindung tritt mit der erfindungsgemäßen Sturzänderung beim Verschwenken der Träger in der Kurvenfahrt eine ungünstige zusätzliche Absenkung der kurvenäußeren, unter Fliehkraft zusätzlich belasteten bzw. ein weiteres Anheben der kurveninneren, entlasteten Chassis-Seite ein. Damit würde eine fliehkraftbedingte Neigung des Chassis in der Kurve nach außen in unerwünschter Weise verstärkt.

Nach der Erfindung erfolgt in Verbindung mit der Sturzverstellung ein Ausgleich zumindest für die von der Sturzverstellung verursachte geometrische sowie für eine durch eine Querschleunigung/Fliehkraft in der Kurve bedingte Lastverlagerung und Neigung dadurch, daß die Federung und/oder die Elemente der Stelleinrichtung zumindest in einem ersten Schritt aufgrund von Signalen verstellt werden, die bei der Lenkbetätigung anfallen.

Die Lageänderung des Chassis kann dabei durch Verschieben eines Fluid-Volumens zwischen dem rechten und dem linken Federelement und/oder den beiden Stellelementen (z. B. Zylindern) der Stelleinrichtung mit einer Gleichgang-Zylinderanordnung erfolgen, was insbesondere in Verbindung mit einer linearen, mechanischen Federung Lageänderungen "symmetrisch" ausgleicht und generell das

Chassis, wie für sich aus der DE-AS 22 23 250 bekannt, gegebenenfalls bis zum Ausgleich der Querschleunigung oder darüber hinaus "in die Kurve legen" kann.

Durch die DE 39 42 654 A1 ist es bei pneumatischen und hydropneumatischen Federelementen außerdem bekannt, in der Verschiebung der Fluidvolumina die vom herrschenden Druck abhängigen Federeigenschaften des Gases der Federelemente (d. h. deren "Polytropenexponent") durch eine angepaßte Steuerkurve im Stellantrieb zu berücksichtigen.

Bei dem Lageausgleich nach der Erfindung können durch entsprechende Auslegung von in Folge den Feder- bzw. Stellelementen jeder Seite einzeln zu- und abzuführenden Volumina für die Federung und/oder die Stelleinrichtung neben der Lageänderung des Chassis bei der Radsturz-Änderung auch derartige besondere Federungseigenschaften berücksichtigt werden.

In einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist es darüber hinaus möglich, den Waagebalken bzw. die fahrgewichtsmittigen Enden der Träger insgesamt in Fahrzeuglängsrichtung verschiebbar anzuordnen. Eine Verschiebung nach hinten unter der Wirkung eines Bremsdruckes vergrößert dann im Bremsvorgang die Vorspur der Achsanordnung, was die Tendenz der Längslenker-Radaufhängung zur Vorspur-Verringerung unter Belastung und Bremskräften kompensiert oder übersteuert und die Fahrstabilität in der Bremsung erhöht.

Die Verwendung von – gegebenenfalls zusätzlichen – (hydro-)pneumatischen Federelementen – und sei es nur in Form von teiltragenden Einrohr-Schwingungsdämpfern, wie sie bereits bei der DE 35 35 589 C1 möglich ist – ergibt einen weiteren günstigen Einfluß auf den Fahrkomfort bzw. die Transportqualität.

Durch die mit der Last und Einfederung progressiv ansteigende Federkennlinie solcher Federelemente wird der Einfluß von Last bzw. Beladung auf das Schwingungsverhalten des Fahrzeugs (Rad-Eigenfrequenz) im wesentlichen kompensiert, oder es können zumindest gefährliche Schwebungen in den vertikalen (Hub-)Bewegungen des voll beladenen Fahrzeuges in der Kurvenfahrt verhindert werden.

Bei rein mechanischer Federung mit fester Federkonstante, d. h. linearer Federkennlinie, sinkt nämlich mit zunehmender Belastung die Eigenfrequenz der einzelnen Radaufhängung, und sie erhöht sich mit abnehmender Radlast.

Wenn dann infolge der Fliehkraft-bedingten Lastverlagerung bei einem entsprechend schwer (und hoch) beladenen Fahrzeug in der Kurvenfahrt das kurvenäußere Rad höher belastet und das kurveninnere Rad entsprechend entlastet wird, sinkt die Eigenfrequenz des kurvenäußeren Rades noch weiter, während die des kurveninneren Rades wieder etwas ansteigt.

Als Ergebnis der Anregung des Chassis mit der Überlagerung beider Radschwingungen stellen sich, besonders bei unzureichender Dämpfung, in langen, schnellen Kurven oder bei plötzlichen Lenkeinschlägen "Schwebungen" ein, d. h. Hubschwingungen des Chassis mit der halben Differenz der Rad-Eigenfrequenzen, deren Frequenz bis in den Bereich der Resonanzüberhöhung der Federung selbst reichen kann.

Diese Hubschwingungen des Chassis gerade an der Hinterachse führen in Verbindung mit entsprechenden Schwan- kungen der Radaufstandskräfte auf der Fahrbahn leicht zum Verrutschen oder zum Abwurf von Teilen der Ladung. Andererseits kann das Fahrzeug in der Kurve insgesamt ausbrechen.

Die Gefahr des Auftretens von Schwebungen wird mit der zumindest zusätzlichen Anordnung von pneumatischen oder hydropneumatischen Federelementen beseitigt, die eine von der Belastung abhängige Federkennlinie haben.

Weiter wird im Rahmen der Erfindung ein fluidisches, also hydraulisches und/oder pneumatisches System vorgeschlagen, das beim Auftreten eines mit einer Lenkbetätigung zusammenhängenden Signales die Radsturz-Verstellung über die Schwenkeinrichtung bewirkt und zum Lageausgleich in der Kurvenfahrt geeignet ist.

Die im Fachgebiet in vielfacher Form bekannte kontinuierliche, aktive Lagesteuerung oder -Regelung für Fahrzeuge unter Verwendung von Sensoren für Einfederung, Federdruck, Neigungswinkel, Beschleunigungen, etc. ist mit der Achsanordnung nach der Erfindung ebenfalls möglich. Sie erfordert aber hohen Aufwand und entsprechend hohe Kosten für die Sensoren, für die Signalverarbeitung zu (kontinuierlichen) Steuersignalen und das entsprechende Steuerungssystem. Sie ist damit für kleine Stückzahlen oder für eine Nachrüstung an bestehenden Fahrzeugen wenig geeignet und entspricht nicht der Forderung nach Einfachheit aus dem rauen Alltagsbetrieb solcher Fahrzeuge.

Nach einer vorteilhaften Ausführung der Erfindung können deshalb für die Schwenkeinrichtung (Radsturz, Spur), die Stelleinrichtung (z. B. Querneigungs- und Niveaustellung, Wankausgleich), die Federung (z. B. Last- und Wankausgleich) und die Verschwenkeinrichtung (Aufteilung von Radsturz- und Spurverstellung) in Verbindung mit als Folge einer Lenkbetätigung gesteuerten hydraulischen oder auch elektrischen Stellantrieben einfache "Druckübersetzer" als Zentralelement verwendet werden.

Ein solcher Druckübersetzer besteht aus einem ein Volumen definierenden Zylinder mit einem beweglichen (Trenn-)Kolben, der – je nach den anstehenden Kraft- bzw. Druckverhältnissen – das im Zylinder definierte Volumen als "Portion" insgesamt verschiebt und dem angeschlossenen (Stell-)System zuführt oder entnimmt. Bei rein fluidischer Beaufschlagung kann der (Trenn-)Kolben über ein Flächenverhältnis eine den Erfordernissen angepaßte Druckübersetzung ausführen.

Mit einem solchen Druckübersetzer kann also ein durch das Hubvolumen seines Zylinders definiertes Teilvolumen in einen hydraulischen oder pneumatischen (Feder-)Kreis ein- und wieder ausgekoppelt werden, wenn aufgrund eines mit einer Lenkbetätigung verbundenen Signals z. B. ein Ventil umsteuert und einen höheren hydraulischen oder pneumatischen Steuerdruck auf den Kolben des Druckübersetzers schaltet oder wenn das Ventil auf den drucklosen Tank umschaltet, so daß der innere Druck des Systems den Zylinder füllt und den Kolben verschiebt.

Das mit einer Lenkbetätigung verbundene Signal kann in einer ersten Stufe z. B. der in einer hydraulischen Lenkhilfe zum Ausgleich des Momentes aus Nachlauf und Seitenführungskraft am Reifen aufgebaute Lenkhilfsdruck oder ein äquivalenter Parameter einer Hilfskraftlenkung sein, der ohne Zeitverzögerung wirksam ist und dessen Größe mit einfachen, im Fachgebiet gängigen Mitteln – z. B. Druckschalter – in eine zur Ansteuerung eines Ventiles für die schnelle Steuerung eines ersten Druckübersetzers geeignete fluidische oder auch elektrische Größe umgewandelt werden kann.

Statt der fluidischen ist im Rahmen der Erfindung auch eine elektrische Verstellung einer dem Druckübersetzer äquivalenten Kolben-Zylinder-Einheit etwa über einen motorgetriebenen Spindeltrieb möglich, wie auch auf diese Weise statt einer fluidischen Längenverstellung der Federelemente bzw. der Stell- oder Schwenkelemente prinzipiell eine elektrische Verstellung möglich ist.

Die schnelle Reaktion aufgrund z. B. des auftretenden Lenkhilfsdruckes erzeugt eine Ausgleichsbewegung am Chassis, die Einfederbewegungen aus Lastverlagerung infolge Querschleunigung und damit Lageänderungen des

Chassis vorwegnimmt.

In der Folge kann der weitere Lageausgleich über die sich verzögert mit der Lastverlagerung ändernde Radlast etwa in Form des variablen Druckes in den (hydro-)pneumatischen Federelementen oder den Zylindern der Stelleinrichtung als Schalt-Parameter gesteuert werden, der Schaltventile von weiteren Druckübersetzern ansteuert.

Durch unterschiedlich hohe Vorspannung mehrerer z. B. gleicher, paralleler Schaltventile, die jeweils einen Druckübersetzer steuern, auf individuelle Werte des Schaltparameters können in definierter Folge vorgegebene Teilvolumina in einen Stellkreis (positiv) eingekoppelt oder (negativ) aus ihm entnommen werden.

Die Größe der in Folge aktivierten positiven und negativen Teilvolumina berücksichtigt gegebenenfalls sinnvoll eine lastabhängige nichtlineare Kennlinie der – (hydro-)pneumatischen – Federelemente, wobei ein Versatz der Schaltpunkte bei der Ansteuerung wesentlich einander zugeordneter positiver und negativer Teilvolumina die Stellbewegung insgesamt verstetigt.

Die an sich stufige Verstellung wird durch die Strömungsführung etwa in Verbindung mit Drosselanordnungen mit festen und/oder (z. B. vom Stellkreis-Druck oder der Radlast abhängig) verstellbaren Drosseln weiter geglättet und in ihrem Zeitverhalten beeinflußt, so daß sich insgesamt eine quasi-stetige Stellbewegung ergibt und ein enges Toleranzband in der Stellbewegung am Chassis eingehalten werden kann.

Durch die Anordnung von Drosseln, Dämpfungs- und Ausgleichsvolumina etc. in der Führung des Steuerdruckes am Schaltventil kann ein unstetiger Betrieb der Schaltventile verhindert werden.

Durch eine zusätzliche Servo-Verstärkung einer einmal eingeleiteten Schaltbewegung aus dem Druck des Stellkreises kann im Sinne eines bistabilen Kippschalters dafür gesorgt werden, daß ein einmal dem Stellkreis zugeführtes oder ihm entnommenes Teilvolumen eines Druckübersetzers solange wirksam bleibt, wie der – von Querschleunigung, Beladung etc. abhängige – Druck im Stellkreis eine entsprechende Höhe hat und/oder das Signal von der Lenkung ansteht.

Insofern ist auch die Wirkung einer Niveauregelung mit einem Niveau-Ausgleich innerhalb eines Toleranzbandes erreichbar, das durch die Federkennlinien einerseits und die Höhenänderungen durch die den Systemkomponenten zugeführten oder entnommenen Teil-Volumina andererseits definiert ist.

Die im Vorstehenden ausgeführten Merkmale zur Steuerung der Achsanordnung ergeben insgesamt ein Verfahren zur Steuerung einer solchen Achsanordnung im Fahrbetrieb des Fahrzeugs.

Dabei sind grundsätzlich alle im Fachgebiet bekannten, mit einer Lenkbewegung zusammenhängenden, d. h. auch als Wirkungen und Folgen einer Lenkbewegung auftretenden Signale verwendbar: neben dem Vorliegen einer Lenkbewegung, der Größe des Lenkwinkels selbst oder seiner zeitlichen Ableitungen in Verbindung mit einem Schaltwert, allein oder in Verbindung mit der Fahrgeschwindigkeit, der Querschleunigung. Dies gilt auch und insbesondere, wie schon angesprochen, für die Lenkreaktionskraft und die von der Lage des Schwerpunktes abhängige Größe der Federdruck- oder Radlaständerung unter Querschleunigung in einer Kurve.

In Verbindung mit kontinuierlich erfaßten Signalen, die zu einer entsprechend kontinuierlichen und gegebenenfalls kombinierten Stellbewegung und Verstellung von Stelleinrichtungen und Federung führen, ist ein solches Verfahren aufwendig.

Vorzugsweise wird deshalb in einem Verfahren nach der Erfindung die Achsanordnung in stufenweiser Verstellung durch Verschieben bzw. Zu- und Abfuhr definierter Teilvolumina in den Teilsystemen der Achsanordnung etwa über Druckübersetzer betrieben, wie es das zuvor angesprochene Stellsystem erlaubt.

Eine solche stufenweise, etwa durch Drossel- und Dämpfungsanordnungen verstetigte Verstellung beim Erreichen von Schaltschwellen bei systemrelevanten Parametern erlaubt eine einfache und kostengünstige Darstellung eines Fahrzeuges mit einer Achsanordnung nach der Erfindung. Durch die Verwendung von Gleichteilen, d. h. einer Mehrzahl von Druckübersetzern, deren Schaltventile nur noch fahrzeugspezifisch bzw. auf definierte Druck-Schaltschwellen einzustellen sind und deren Volumenkapazität durch die Größe des leicht anzupassenden Kolben-Volumens definierbar ist, gilt dies auch schon für geringe Losgrößen.

Das erfindungsgemäße Verfahren nutzt die altbekannte Tatsache, daß jeder Radlast eine durch die Auslegung der Federung definierte Einfederung entspricht.

Eine Radlast-Änderung unter Querschleunigung bzw. Fliehkraft in der Kurvenfahrt entspricht damit funktionell in erster Näherung einer (kurzzeitigen) Änderung der die Radlast bestimmenden Beladung.

In einem fluidischen, z. B. hydraulischen System definiert jede Radlast in Verbindung mit der Auslegung der Federelemente aber auch die Fluidmenge, die zum Ausgleich dieser Einfederung erforderlich ist.

Durch die Vorgabe eines bei definierter Radlast zu- oder abzuführenden Volumens läßt sich so die lastbedingte Einfederung ausgleichen oder auch gezielt über- oder unterkompensieren.

Die Energie zum Transport dieser zu- bzw. abzuführenden Volumina wird dabei einerseits aus einem über dem lastabhängigen (inneren) Druck des Systems liegenden Hilfsdruck und andererseits aus der Druckdifferenz zwischen dem lastabhängigen Druck im System und dem Atmosphärendruck in einem drucklosen Tank bezogen.

Die Steuerung erfolgt stets primär oder allein durch den lastabhängigen Druck, der für eine schnelle Volumenänderung den jeweils anderen Druck als Servo- oder Hilfsdruck steuern kann.

Nachdem eine von der Radlast abhängige Lagesteuerung aber immer nur eine Reaktion auf schon eingetretene Zustandsänderungen sein kann, ist nach dem erfindungsgemäßen Verfahren vorgesehen, zunächst allein aus der Reaktion bei einer Lenkbetätigung definierte Teilvolumina direkt zu verschieben.

Nach dem Verfahren kann etwa in einem ersten Bereich bis zu einem Schaltwert der Lenkreaktion oder des Lenkhilfsdruckes zunächst eine aktive Radsturz-, Spur- oder Lage-Verstellung unterbleiben.

Beim Erreichen des Schaltwertes erfolgt dann eine direkte Verstellung des Radsturzes zumindest des kurvenäußeren Rades, in Verbindung mit einem Ausgleich der Chassis-Lage.

Das Verschieben eines in jedem Druckübersetzer vorgegebenen Teilvolumens zwischen den Federelementen und/oder den Zylindern der Stelleinrichtung bzw. die Zufuhr solcher Teilvolumina zu oder die Entnahme aus den Federelementen und/oder Zylindern des kurveninneren und des kurvenäußeren Rades führt zu einer schnellen Kompensation und unkritischen Überkompensation der Kurvenneigung, die mit Zunahme der Druckdifferenz der Federelemente (oder der Querschleunigung etc.) abgebaut wird.

Währenddessen setzt unabhängig davon als Reaktion auf die verzögert wirksame Radlaständerung in gleicher Weise die Kompensation über die Radlast (-Druck) gesteuerten

Druckübersetzer ein.

Unter der Wirkung eines Hilfsdruckes (z. B. der entsprechend dimensionierten Lenkhilfspumpe bzw. des drucklosen Vorrats) an den auf ihren Schaltdruck vorgespannten, z. B. vom Radlast-Druck gesteuerten Ventilen an den Druckübersetzern von Stelleinrichtungen und Federung erfolgt so ein stufiger, auf die Radlastverhältnisse abgestimmter und durch Drosseln und Dämpfungsvolumina als Zeitglieder verstetigter Lageausgleich.

Mit dem Erreichen weiterer Schaltschwellen bei zunehmender Querschleunigung bzw. Radlaständerung können in gleicher Weise weitere Druckübersetzer für eine weitere inkrementale aktive Verstellung einzelner oder mehrerer Komponenten wirksam werden.

Darüber hinaus ist mit gleichartigen, nur vom Radlast-Druck gesteuerten Druckübersetzern ein langsamer, stetig wirksamer Lageausgleich im Sinne einer Niveauregelung möglich.

Im Folgenden werden Ausführungsbeispiele der Erfindung anhand der Zeichnung beschrieben.

Es zeigt:

**Fig. 1** eine Ansicht einer Achsanordnung mit einem Waagbalken zur Radsturz-Verstellung, in Geradeausfahrt-Stellung;

**Fig. 2** eine Ansicht der Achsanordnung der **Fig. 1** mit Radsturzverstellung für eine Rechtskurve;

**Fig. 3** eine Ansicht einer Achsanordnung mit Verstellung der Halbachs-Träger zur Radsturz-Einstellung über eine gemeinsame Kulissenführung, in Fahrtrichtung;

**Fig. 4** eine Ansicht entsprechend **Fig. 3** für eine Achsanordnung mit Einzelverstellung der Träger zur radweisen Sturz-Verstellung über getrennte Kulissenführungen, mit Sturzverstellung links für eine Rechtskurve;

**Fig. 5** eine Ansicht der Achsanordnung der **Fig. 4**, von oben;

**Fig. 6** eine Seitenansicht einer Achsanordnung mit Abstützung des radtragenden Längslenkers über ein Federelement an einem radialen, über einen Zylinder als Stelleinrichtung am Chassis abgestützten Hebel;

**Fig. 7** eine Darstellung eines Hydrauliksystems zur quasi-kontinuierlichen bzw. diskontinuierlichen Verstellung von Radsturz und Stelleinrichtung bzw. Federung der Achsanordnung über Druckübersetzer;

**Fig. 7a** eine Darstellung der relevanten Verlaufsgrößen des Systems nach der **Fig. 7** für eine Rechtskurve, zunächst Größen des Gesamtfahrzeugs, dann die Stellantworten der Achsanordnung;

**Fig. 8** eine Anordnung zur Verstellung von Radsturz und Stelleinrichtung bzw. Federung der Achsanordnung über Gleichgang-Zylinderanordnungen.

Gemäß **Fig. 1** besteht das Chassis 7 eines Fahrzeuges, in das die Achsanordnung nach der Erfindung eingebaut ist, aus Längsträgern 6 und mindestens einem Querträger 47. Am vertikalen Steg der Längsträger 6 sitzt jeweils ein Lagergehäuse mit einem Lager 8, das winkelnbeweglich z. B. als Pendel- oder Schwenklager ausgeführt ist und je einen hier als Rohr dargestellten Träger 4 aufnimmt. Am radseitigen Ende jedes Trägers 4 ist ein ein Rad 1 tragender Längslenker 2 über eine Lagerung 48 um eine Achse 10 drehbar gehalten.

Die Radlast am Rad 1 wird vom Längslenker 2 über die Federung 5 auf einen Hebel 15 übertragen, der an jedem Träger 4 radial absteht. Dieser Hebel 15 nimmt die jeweilige Radlast auf und stützt sich gegen einen Zylinder 17l bzw. 17r der ersten Stelleinrichtung 9 ab, der wiederum bei 56 über einen Lagerbock 65 beweglich an dem zugehörigen Längsträger 6 festgelegt ist. Durch Fluidzu- und -Abfuhr über Anschlüsse 54l bzw. 54r ist jeder Zylinder 17r, aktiv

bzw. unter der Wirkung der Radlast längenverstellbar.

Die Federung 5 kann grundsätzlich, wie bei der DE 35 35 589 C1, als Tragfeder in den Trägern 4 eine Drehstab- oder Gummi-Drehstab-Feder und zwischen jedem Längslenker 2 und Hebel 15 einen Schwingungs- oder Stoßdämpfer enthalten, was jedoch nicht dargestellt ist.

Nach Fig. 1 ist die Federung 5 mit hydropneumatischen Federelementen 5a in Form von hydropneumatischen Federbeinen 23 ausgebildet, die über Anschlüsse 50l bzw. 50r in Verbindung mit einer nicht dargestellten, inneren Längenverstellung 23a verstellbar sind.

Über eine nicht weiter dargestellte Einrichtung kann der Bodenabstand des Chassis 7 über die Verstellung der hydropneumatischen Federbeine 23 bzw. der Zylinder 17,1 oder über beide Aggregate gemeinsam willkürlich z. B. von Hand eingestellt und das Chassis 7 unter seinem Eigengewicht gegebenenfalls bis zur Auflage auf der Fahrbahn 22 abgesenkt werden.

Eine seitenweise unabhängige Verstellung von Federbein 23 und/oder Zylinder 17 ermöglicht dabei die Ausrichtung des Chassis 7 gegen Fahrbahnunebenheiten etc., z. B. für Ladevorgänge.

In die fahrzeugmittigen Enden der Träger 4 greifen, über Gleitschuhe 49 jeweils in Axial- und Umfangsrichtung sowie winklig beweglich, die Arme 18 eines Waagebalkens 16 ein. Der Waagebalken 16 ist über eine hier nur angedeutete Schwenkeinrichtung 11 mit Antrieb 19 um seine Schwenkachse 12 verschwenkbar, wie es in Fig. 2 für den Fall einer Rechtskurve dargestellt ist.

Die Verschwenkung des Waagebalkens 16 um seine Schwenkachse 12 führt, wie in Fig. 2 erkennbar, unter Verschiebung der Gleitschuhe 49 zu einer Schwenkbewegung der Träger 4 in ihren jeweiligen Lagern 8. Bei der dargestellten, horizontalen Ausrichtung der Schwenkachse 12 in der vertikalen Fahrzeug-Mittenebene ergibt sich hier eine in der Kurve stabilisierende Verstellung des Radsturzes beider Räder der Achsanordnung um einen Winkel ( $\Delta\phi$ ).

Bei senkrechter Ausrichtung der Schwenkachse 12 des Waagebalkens 16, die durch Verschwenkung der Schwenkeinrichtung 11 über eine Verschwenkeinrichtung 26 erreichbar ist, führt eine Schwenkbewegung des Waagebalkens 16 zu gemeinsamer Spuränderung der Räder 1 und damit zu reiner Lenkbewegung mit dem gleichen Winkel.

Die Ausrichtung der Schwenkachse 12 in Zwischenstellungen beiderseits der Horizontalstellung ergibt bei einer Schwenkbewegung anteilige Änderungen von Spur- bzw. Lenkwinkel und Radsturz in Verbindung mit unterschiedlichen Lenkrichtungen der Achsanordnung.

Eine Verschiebung der Schwenkeinrichtung 11 (insgesamt oder bei entsprechender Konstruktion auch radweise) in Fahrzeuglängsrichtung nach hinten über eine angedeutete Bremsstelleinrichtung 37 ergibt eine Änderung der Vorspur. Auf diese Weise kann etwa in einem Bremsvorgang durch Nutzung des Bremsdruckes – gegebenenfalls lastabhängig – die stabilisierende Vorspur erhöht oder im Hinblick auf Elastizitäten im System die Aufrechterhaltung von Vorspur sichergestellt werden.

Eine Darstellung des erfindungsgemäß mit einer Verstellung des Radsturzes über die Schwenkeinrichtung 11 einhergehenden Lageausgleichs am Chassis 7 ist in den Fig. 1 und 2 aus Gründen der Übersichtlichkeit unterblieben.

Einen Eindruck von der auszugleichenden Größe der bei einer Sturzverstellung auszugleichenden Höhenänderung 62 vermittelt, wenn auch hinsichtlich der realen Schwenkmöglichkeiten des dargestellten Pendelkugellagers überzeichnet, die Fig. 4.

Fig. 3 stellt eine Achsanordnung nach der Erfindung mit einseitiger Verstellung des Radsturzes über eine entspre-

chend ausgebildete, für beide Räder 1 bzw. Träger 4 gemeinsame Kulissenführung 33, 34 mit einer Führungsbahn 33 und einer Rückenbahn 34 in einem für beide Träger 4 gemeinsamen Stellelement 32 vor. Ein Waagebalken ist als solcher konkret nicht definiert.

Die Träger 4 setzen sich hier außerhalb eines die Lagerung 48 des Längslenkers 2 aufnehmenden Rohrabschnittes in einem Arm 52 fort, der ein als Kugel 53 gezeichnetes Kugelelement trägt. Der Arm 52 greift dabei in Umfangsrichtung versetzt an der Kugel 53 an, um auch in der Radsturzverstellung ein Verschwenken des Trägers 4 über den Hebel 15 zur Höhenänderung des Chassis 7 über die Stelleinrichtung 9 (Zylinder 17) ohne Kollision in der Kulissenführung 33, 34 zu ermöglichen.

Die Kugel 53 greift in die Kulisse 33, 34 des Verstellelementes 32 ein und stützt sich unter der Radlast gegen die jeweilige Führungsbahn 33 ab. Die Rückenbahn 34 der Kulisse 33, 34 ist normalerweise nicht belastet und kann zur präzisen Führung und zur Dämpfung von Vibrationen an der Kugel 53 mit einem mit günstigen Gleiteigenschaften versehenen, elastisch dämpfenden Belag 59 ausgerüstet sein.

Das Stellelement 32 wird zur hier einseitigen Ein- und Verstellung des Radsturzes in tragenden Führungsschienen 60 zwischen den Längsträgern 6 des Chassis 7 in Fahrzeug-Querrichtung bewegt. Durch den dargestellten Verlauf der Kulissenführung 33, 34 wird dabei jeweils der Sturz an einem (kurvenäußeren) Rad 1 verstellt und an dem anderen Rad 1 beibehalten.

Fig. 4 und Fig. 5 zeigen in Ansicht und Draufsicht eine Ausführung der erfindungsgemäßen Achsanordnung mit Einzelverstellung der Träger 4 über Kulissenführungen 33, 34 in jeweils separat jedem Rad 1 zugeordneten Stellelementen 32. Die stützenden Elemente der Radaufhängung – Federelemente 5a, 23, Zylinder 17 – sind dabei zur besseren Übersicht weggelassen. Die Träger 4 sind wie bei Fig. 3 mit an einem Arm 52 angeordneter Kugel 53 ausgebildet und, über die Kulisse 33, 34 geführt, verschwenkbar.

Aufgrund der Geometrie der Achsanordnung ergibt sich hier wie auch grundsätzlich bei allen anderen Ausführungen zwangsläufig bei einer stützenden Sturzverstellung durch Verschwenken eines Trägers 4 eine ebenfalls stabilisierende einseitige Vergrößerung der Spurweite um den Betrag einer Spurweitenänderung 61.

Mit dieser günstigen Spurweitenänderung 61 geht jedoch eine geometrische Höhenänderung 62 des betroffenen Rades 1 gegenüber dem Chassis 7 einher. Da das Rad 1 unter der Radlast stets mit der Fahrbahn 22 Kontakt hat, wirkt diese Höhenänderung 62 als Absenkung des Chassis 7 und muß (zusätzlich zu der in der Kurvenfahrt unter der Fliehkraft bzw. Querbeschleunigung und der durch die Stützpunktverlagerung aufgrund der Spurweitenänderung belastungsabhängig größeren Einfederung an dieser Stelle) durch entsprechende Verstellung der hydropneumatischen Federelemente (5a; 23, Fig. 1) und/oder der Stelleinrichtung (9; Zylinder 17, Fig. 1) ausgeglichen werden.

Fig. 5 stellt, wiederum unter Weglassung der Stelleinrichtung 9 mit ihren Zylindern 17 sowie der hydropneumatischen Federbeine 23, eine Antriebsanordnung für die Stellelemente 32 der Schwenkeinrichtung 11 aus der Fig. 4 dar. Die Verstellung des Radsturzes betrifft nur das linke Rad 1, während das rechte Rad 1 in horizontaler Ausrichtung verbleibt.

Die in oberen und unteren Führungsschienen 60 geführten Stellelemente 32 mit ihren Kulissenführungen 33, 34 sind jeweils über an einem Querjoch 57 angreifende, sich gegen den Längsträger 6 abstützende Zylinder als Stellelement 35 verschiebbar.

Die Stellzylinder 35 sind zweiseitig wirksam und werden

jeweils durch Fluidbeaufschlagung an Anschlüssen 63a und 63b verstellt.

Wenn eine Verstellung nur zwischen den Endstellungen vorgesehen ist, was eine besonders einfache Struktur der Betätigung ergibt, können die Stellzylinder 35 auch pneumatisch betätigt werden, was sich aufgrund der Elastizität von Gasen sonst verbietet. Mit einer hydraulischen Verstellung können dagegen so hohe Steifigkeiten erreicht werden, daß auch Zwischenstellungen einstellbar sind.

Die zugehörigen Steuerelemente 58 können an einem Querträger 47 in dem geschützten Raum zwischen den Längsträgern 6 angeordnet sein, so daß sich kurze Strömungswege und damit eine steife, präzise Verstellung ergeben.

Die Fig. 6 zeigt die Achsanordnung in ihrer Zuordnung zu dem Längsträger 6 des Chassis 7 in Fahrtstellung und – gestrichelt dargestellt – in abgesenkter Stellung des Chassis 7.

Der Zylinder 17 mit seinem Anschluß 54i ist mit einem Lagerbock 65 bei 56 am Längsträger 6 schwenkbar befestigt und arbeitet gegen einen Lagerbock 66 am Hebel 15, um an diesem die Radlast abzustützen oder ihn zur Lageänderung des Chassis zu verstellen.

In der gezeigten Darstellung wird die Absenkung des Chassis allein durch Einfahren des Zylinders 17 unter der Radlast und ohne einen Beitrag des hydropneumatischen Federelementes 5a; 23 erreicht, das über Lagerböcke 67 und 68 am Hebel 15 und am Längslenker 2 die Radlast vom Längslenker 2 auf den Hebel 15 überträgt.

Die Achsanordnung nach den Fig. 4 und 5 kann im Rahmen eines Hydrauliksystems entsprechend Fig. 7 betrieben werden, das die Einstellung in einer Rechtskurve bei geringer Beladung zeigt.

Die relevanten Parameter haben dann etwa den in der Fig. 7a dargestellten Verlauf.

Die Fig. 7 zeigt ein System für ein Fahrzeug mit Hilfskraftlenkung 13 an der Vorderachse und einer Achsanordnung nach der Erfindung als hydraulisch verstellte Hinterachse mit einseitiger Sturzverstellung über Stellelemente 32, sowie Lagesteuerung.

Die Lagesteuerung erfolgt über die Stelleinrichtung 9 mit ihren Zylindern 17r,l und/oder über die verstellbaren hydropneumatischen Federbeine 5a,23 mit hydraulischer Längenverstellung 23a.

Zur Vereinfachung der Darstellung ist für die Lagesteuerung nur ein (!) hydraulisches Stellsystem 55 dargestellt, das – wie die markierte Stelle 14 andeutet – an den Zylindern 17r,l der Stelleinrichtung 9 oder prinzipiell in gleicher Weise auf die Längenverstellung 23a der Federelemente 5a, 23 wirken kann und somit für die obige "oder"-Bedingung steht. Für die Realisierung der obigen "und"-Bedingung müßte ein in prinzipiell gleicher Weise aufgebautes weiteres Stellsystem "55" vorgesehen werden.

Das System der Fig. 7 ist in üblicher Weise durch ein Überdruckventil 71 gesichert und erzeugt hydraulische Stellenergie über eine entsprechend ausgelegte Pumpe 70, die Fluid aus einem drucklosen Tank 46 entnimmt und den Teilsystemen über Rückschlagventile und verfestigende Druckspeicher 69a und 69b zuführt.

Die Pumpe 70 beaufschlagt über ein bei einer Lenkbetätigung gesteuertes Ventil 41 die Lenkung 13 mit hydraulischer Hilfskraft, deren vom Rückstellmoment der Lenkung abhängige Größe – Lenkhilfsdruck  $p_{\text{Lenkh,v}}$  Fig. 7a – durch Sensoren 27 und 28 für jede Lenkrichtung erfaßt und als Steuersignal verwendet wird.

Nach Fig. 7 werden als Sensoren 27, 28 und gleichzeitig als Signalgeber Druckschalter verwendet, die ein elektrisches Signal erzeugen, sobald der Hilfsdruck zur Überwin-

dung der Lenkreaktion (d. h. des Rückstellmomentes aus Seitenkraft und Nachlauf des Rades) eine vorgegebene Schaltschwelle erreicht.

In gleicher Weise könnte der Lenkhilfsdruck selbst abgegriffen und als Signal weiterverwendet werden, was aber größeren Aufwand für die Signalführung über Druckleitungen erfordert.

Die Signale werden über gestrichelt dargestellte Steuerleitungen weitergeleitet und steuern einerseits Ventile 87r,l zur Sturzverstellung über die Stellelemente 32 der Schwenkeinrichtung 11 und andererseits das Stellsystem 55 für den Lageausgleich.

Für den vorliegenden Fall einer Rechtskurve erzeugt der Lenkhilfsdruck zum Zeitpunkt t3, Fig. 7a, z. B. ein Signal am Sensor 27, während der Sensor 28 kein Signal abgibt.

Das Signal steuert in der Schwenkeinrichtung 11 das Ventil 87l an, worauf der Druckübersetzer 85l durch Einspeisen seines Teilvolumens V7 in die Zylinder des angeschlossenen Stellelementes 35 deren Kolben einfährt und dabei unter Verschwenkung des linken Trägers 4 über die Kulissenführung 33, 34 des Stellelementes 32 (vgl. Fig. 4) den Sturz des linken Rades 1 stützend nach außen verstellt.

Das durch die Kolben im Stellelement 35 verdrängte (größere) Teilvolumen V8 wird drucklos im Druckübersetzer 86l aufgenommen. Die zugehörigen Kolbenstellungen in den Druckübersetzern 85l, 86l und die Schaltstellung des Ventils 87l sind in Figur gestrichelt und punktiert dargestellt.

Das Signal von der Lenkung 13 beaufschlagt gleichzeitig Ventile 44a und 45a im Stellsystem 55, das hier für eine lenkungsgesteuerte und nur eine von der Radlastdifferenz gesteuerte Ausgleichsstufe eingerichtet ist.

Durch das angesteuerte Ventil 44a wird der angeschlossene Druckübersetzer 42 mit dem Druck der Druckleitung P beaufschlagt und speist sein Teilvolumen V1 in den Zylinder 17l der Stelleinrichtung 9 bzw. in die Längenverstellung 23a des linken hydropneumatischen Federelementes 5a, 23 ein. Damit wird das Chassis 7 auf seiner linken Seite angehoben.

Gleichzeitig schaltet das Ventil 45a der rechten Seite den angeschlossenen Druckübersetzer 43 von der Druckleitung P auf die Leitung T zum drucklosen Tank um. Als Folge verschiebt der von der Radlast erzeugte Druck am rechten Zylinder 17r der Stelleinrichtung 9 bzw. an der im Kraftfluß liegenden Längenverstellung 23a des hydropneumatischen Federelementes 5a, 23 den Trennkolben des Druckübersetzers 43 unter Entnahme seines Teilvolumens V3 aus dem Zylinder 17r bzw. der rechten Längenverstellung 23a. Damit wird das Chassis 7 auf seiner rechten Seite zeitgleich abgesenkt.

Insgesamt erfolgt so eine Kompensation der geometrisch durch die Sturzverstellung am linken Rad bedingten Absenkung sowie im Hinblick auf eine Querschleunigung in der gerade begonnenen Kurve ein Wankausgleich (alpha) z. B. unter Beibehaltung der mittleren Höhenlage des Chassis 7.

Dieser Teil der Steuerung wird bei der Darstellung Fig. 7a zum Zeitpunkt t4 um einen von der – fliehkraftbedingten – Radlastdifferenz abhängigen weiteren Wankausgleich (alpha) ergänzt, denn das Stellsystem 55 der Fig. 7 erlaubt in weiteren Stufen den Wankausgleich bzw. die Lageverstellung des Chassis 7 als Reaktion auf kurvenbedingte Radlaständerungen.

Der Einfachheit halber sieht die Fig. 7 lediglich eine einzige solche Stufe mit Ventilen 44b und 45b sowie entsprechend ausgelegten Druckübersetzern 42 und 43 vor.

Die Radlaständerung an der Hinterachse treten zur Zeit t2 und damit gegenüber dem ab t1 einsetzenden Lenkhilfsdruck an der Vorderachse mit Zeitverzug auf, da sie eine



durch die Fahrzeugmasse bedingte und verzögerte Folge der zum Zeitpunkt  $t_0$  beginnenden Lenkbetätigung sind. Dementsprechend sind die Ventile 44b und 45b zu den von der Lenkung 13 direkt gesteuerten Ventilen 44a und 45a (und von deren Ansteuerung abhängig) in Serie geschaltet und von der Differenz der Radlasten bzw. der radlastabhängigen Drücke in den rechten und linken Zylindern 17r und 17l der Stalleinrichtung 9 bzw. den zugehörigen Federelementen 5a, 23 gesteuert. Die Ventile 44b und 45b können also nur nach dem Auftreten eines Signals von der Lenkung 13 wirksam schalten, frühestens – bei einem scharfen Lenkeinschlag – ganz kurz nach diesen.

In der Darstellung Fig. 7a überwindet die kurvenbedingte Radlast-Differenz zum Zeitpunkt  $t_4$  die auf einen definierten Wert eingestellte Vorspannkraft der Feder am Ventil 44b und schaltet die Druckleitung P auf den Druckübersetzer mit dem Teilvolumen V2 weiter.

In Relation dazu – z. B. gleichzeitig oder bei einem nahen Wert der Radlast-Differenz – steuert das Ventil 45b des Druckübersetzers 43 mit dem Teilvolumen V4 um und schaltet auch diesen auf den drucklosen Tank weiter.

Als Folge wird, beginnend zum Zeitpunkt  $t_4$ , das Teilvolumen V2 auf der linken Seite eingespeist und hebt die linke Seite an, während durch Entnahme des Teilvolumens V4 aus der rechten Seite diese abgesenkt wird.

Zumindest den nachgesteuerten Druckübersetzern 42/V2, 43/V4 sind jeweils Drosselanordnungen 51 zugeordnet. Diese können – etwa wie in Fig. 7 dargestellt – abhängig von der Radlast vorgesteuert sein und bewirken auf diese Weise sanfte Übergänge und Anschlüsse im Verlauf der Lagesteuerung des Chassis 7.

Beim Rücklenken aus der Kurve kann die Rücksteuerung der Ventile mit den angeschlossenen Druckübersetzern beispielsweise bei den gleichen Schaltschwellen erfolgen. Damit ergibt sich für den Kurvenauslauf ein Verlauf der Stellgrößen, wie er sich in Fig. 7a mit dem Erreichen der Schaltschwellen der Radlastdifferenz und des Lenkhilfsdruckes zum Zeitpunkt  $t_9$  bzw.  $t_{10}$  darstellt.

Die unterschiedlichen Teilvolumina V1 und V2 bzw. V3 und V4 der nacheinander angesteuerten Druckübersetzer 42 und 43 tragen mit ihrer unterschiedlichen Größe der nichtlinearen, progressiven Federkennlinie der hydropneumatischen Federelemente 5a, 23 Rechnung. Durch Wahl der Größe der schaltenden Radlaständerung und der Teilvolumina kann neben der Größe der Fahrzeugneigung gegen die Querbeschleunigung in der Kurvenfahrt auch gleichzeitig (in Fig. 7a nicht dargestellt) als weiteres Sicherheitselement die Höhenlage des Chassis 7 an der Hinterachse verändert, d. h. verringert werden.

Wie in Fig. 7 angedeutet, können für die Druckübersetzer 42 und 43 – z. B. in Baueinheit mit wesentlichen Teilen der zugehörigen Ventile und Drossleinrichtungen – Gleichteile verwendet werden, um bereits bei geringen, mit der Achsanordnung nach der Erfindung auszurüstenden Fahrzeug-Losgrößen eine rationelle Serienfertigung dieser hydraulischen Komponenten zu erlauben. Unterschiedliche Teilvolumina der Druckübersetzer lassen sich dabei durch unterschiedliche Größe etwa eines hohl gebauten Trennkolbens realisieren.

Die Fig. 8 zeigt ein System zur geregelten hydraulischen Verstellung des Radsturzes über eine Stalleinheit 11 mit einem Waagebalken 16, der über einen Hydromotor als Antrieb 19 verstellt wird, sowie der Lage des Chassis 7 über die Zylinder 17r,l der Stalleinrichtung 9 oder die Längenverstellung 23a hydropneumatischer Federbeine 23r,l.

Hierzu werden Signale der Lenkung und der Radbelastungen in einer Zentraleinheit CPU 76 nach vorgegebenen Algorithmen zu Steuersignalen für die Ansteuerung von

Ventilen 72, 73, 74 und 75 sowie eines gesteuerten Druckhalteventiles 71 an der Pumpe 70 verarbeitet, mit dem der Druck im System verändert werden kann.

Durch die Ventile 72, 73 und 74, 75 wird Fluid unter Druck – kontinuierlich oder getaktet – Gleichgang-Zylindern 21 bzw. 25 zugeführt, die ihrerseits Gleichgang-Zylinder 20 bzw. 24 antreiben. Durch richtungsrichtige Zufuhr zu und gleichzeitige Entnahme gleich großer Teilvolumina aus den angeschlossenen Stallelementen wird so die gewünschte gegensinnige Stellbewegung erreicht, deren Verlauf über Sensoren 77 bzw. 78 für den Verschiebeweg der Gleichgang-Zylinder 20 bzw. 24 an die Regelung in der Zentraleinheit 76 rückgemeldet wird.

## Verstellbare Achsanordnung

### Bezugszeichenliste

- 1 Rad
- 2 Längslenker
- 3 Lagerung 1/2
- 4 Träger (Halbachse)
- 5 Federung
- 5a Federelement, hydropn.
- 6 Längsträger
- 7 Chassis
- 8 Lagerung 4/6
- 9 Stalleinrichtung (für Absenken)
- 10 Langsachse von 4
- 11 Schwenkeinrichtung (Sturz, Spur)
- 12 Schwenkachse v. 16
- 13 Lenkung
- 14 Stelle
- 15 Hebel an 4
- 16 Waagebalken
- 17r, l Zylinder von 9
- 18 Arm von 16
- 19 Antrieb von 16
- 20 Gleichgang-Zylinder, für 16
- 21 Gleichgang-Zylinder, Antrieb von 20
- 22 Fahrbahn
- 23 hydropneumatisches Federbein
- 23a hydr. Längenverstellung v. 23
- 24 Gleichgang-Zylinder, zwischen 23r,l
- 25 Gleichgang-Zylinder, Antrieb von 24
- 26 Verschwenkeinrichtung (Sturz/Spur)
- 27 Sensor f. Lenkdruck, -Betätigung
- 28 Sensor, dto.
- 29, 30, 31
- 32 Stallelement zu 11
- 33 Führungsbahn von 32
- 34 Rückenbahn von 32
- 33, 34 Kulissenführung
- 35 Stallelement, hydr., zu 32
- 36 Radsturz(-Änderung)
- 37 Bremsstalleinrichtung
- 38, 39
- 40 Ventil für Niveaueausgleich
- 41 Ventil, bei Lenkbetätigung steuernd
- 42 Druckübersetzer (Zufuhr-)
- 43 Druckübersetzer (Ablauf-)
- 44a Ventil für 42, lenkungsgesteuert.
- 44b Ventil für 42, radlastgest.
- 45a Ventil für 43, lenkungsgest.
- 45b Ventil für 43, radlastgest.
- 46 Tank, drucklos
- 47 Querträger
- 48 Lagerung 2/4

- 49 Gleitschuh, an 4, Mitte
- 50r, l Anschluß an 23
- 51 Drosselanordnung
- 52 Arm
- 53 Kugel
- 54r, l Anschluß an 17
- 55 Stellsystem für Lageausgleich
- 56 "bei" für 17, 65
- 57 Querjoch
- 58 Steuerelemente
- 59 Belag
- 60 Führungsschiene
- 61 Spurweitenänderung
- 62 Höhenänderung
- 63a Anschluß, Verstellung Sturz
- 63b Anschluß, Grundstellung
- 64
- 65 Lagerbock von 17/6
- 66 Lagerbock von 17/15
- 67 Lagerbock von 5a, 23/15
- 68 Lagerbock von 5a, 23/2
- 69a, b Druckspeicher
- 70 Pumpe
- 71 Drucksteuerventil (Systemdruck)
- 72 Ventil
- 73 Ventil
- 74 Ventil
- 75 Ventil
- 76 CPU, Steuereinheit
- 77 Sensor, Kolbenstellung
- 78 Sensor, Kolbenstellung
- 79 Portionsspeicher Zufuhr
- 80 Portionsspeicher Abfluß
- 81 Ventil, v. Lenkung gesteuert, Zufuhr
- 82 Ventil, v. Lenkung gesteuert, Abfluß
- 83 Ventil, v. Aufhängung gesteuert, Zufuhr
- 84 Ventil, v. Aufhängung gesteuert, Abfluß
- 85 Portionsspeicher Sturzverstellung
- 86 Portionsspeicher Sturzurückstellung
- 87r, l Ventil, Sturzverstellung

#### Patentansprüche

1. Verstellbare Achsanordnung für ein Fahrzeug, mit den folgenden Merkmalen:
  - die Achsanordnung trägt zwei jeweils über einen Längslenker (2) geführte Räder (1);
  - jeder Längslenker (2) ist über eine Lagerung (3) in einem quer zum Chassis (7) angeordneten Träger (4) gelagert und geführt und über eine Federung (5; 5a; 23) gegen den Träger (4) abgestützt;
  - jeder Träger (4) ist über eine Lagerung (8) an einem Längsträger (6) des Chassis (7) radial und axial fest gelagert sowie gegenüber dem Chassis (7) in seiner Umfangsrichtung abgestützt und außerdem in der Lagerung (8) über eine Schwenkeinrichtung (11) gegenüber den jeweiligen Längsträgern (6) verschwenkbar;
  - wobei die Schwenkeinrichtung (11) zumindest einen der beiden Träger (4) in seiner Lagerung (8) verschwenkt, um je nach Ausrichtung seiner Schwenkachse in einer vertikalen Fahrzeug-Längsebene für jedes betroffene Rad (1) eine Änderung (36) des Radsturzes oder eine Änderung des Spurwinkels oder eine Kombination von Komponenten beider Bewegungen zu erzeugen;
  - die Federung (5; 5a; 23) gegenüber dem Träger (4) und/oder die Abstützung des Trägers (4) gegen

das Chassis (Hebel 15, Stelleinrichtung 9) ist bzw. sind verstellbar, um einer durch die Geometrie der Achsanordnung im Chassis (7) bei einer Schwenkbewegung der Träger (4) und einer aufgrund einer Querschleunigung bei Kurvenfahrt anstehenden Lageänderung des Chassis (7) entgegenzuwirken;

- die Schwenkeinrichtung (11) und die Federung (5; 5a; 23) und/oder die Stelleinrichtung (9) sind durch Stellelemente (32; 19; 40; 42; 43) verstellbar, die über Signale bei bzw. als Folge einer Lenkbetätigung (Lenkung 13) angesteuert werden;
- wobei die Stellenergie für die Verstellung der Schwenkeinrichtung (11) sowie der Federung (5; 5a; 23) und/oder der Stelleinrichtung (9) einem entsprechend ausgelegten hydraulischen (z. B. Lenkhilfspumpe und Druckspeicher) und/oder pneumatischen (z. B. Kompressor und Druckbehälter) und/oder elektrischen (z. B. Lichtmaschine und Batterie) Bordnetz des Fahrzeuges entnommen wird.

2. Achsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Schwenkeinrichtung (11) als in der vertikalen Mittelebene des Chassis (7) gelagerter Waagebalken (16) ausgebildet ist, dessen Arme (18) mit ihren seitlichen Enden, axial und in Umfangsrichtung beweglich, mit den zugehörigen Enden der Träger (4) gekoppelt sind, wobei der Waagebalken (16) zur Winkelverstellung seiner Arme (18) über einen Antrieb (19) um seine Schwenkachse (12) verstellbar ist (Fig. 1, 2).
3. Achsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Schwenkeinrichtung (11) an jedem Träger (4) angreifende, einzeln oder insgesamt durch die Schwenkeinrichtung (11) verstellbar bewegliche Stellelemente (32) umfaßt, die für jeden Träger (4) eine Führungsbahn (33) umfassen und durch ihre Ausrichtung für jeden Träger (4) eine Schwenkachse ausbilden (Fig. 3, 4).
4. Achsanordnung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß jedem Träger (4) ein einzeln verstellbares Stellelement (32) zugeordnet ist (Fig. 4).
5. Achsanordnung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Führungsbahn (33) zumindest einen nicht linearen Abschnitt umfaßt.
6. Achsanordnung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß jede Führungsbahn (33) als Kulissenführung ausgebildet ist.
7. Achsanordnung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die bei vollständiger Entlastung eines Rades (1) zum Tragen kommende Rückenbahn (34) der Kulissenführung (33, 34) mit einem elastischen und dämpfenden Belag (29) versehen ist.
8. Achsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die erste Stelleinrichtung (9) auf jedem Träger (4) eine Verzahnung umfaßt, die mit einem verzahnten Antriebselement (z. B. Zahnstange, Ritzel) zusammenwirkt, das von einem gegen das Chassis (7) abgestützten Antrieb beaufschlagbar ist.
9. Achsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Stelleinrichtung (9) als längenveränderliche Stelleinheit ausgebildet ist, die auf einen radialen Hebel (15) am Träger (4) wirkt und diesen verstellbar gegen das Chassis (7) abstützt.
10. Achsanordnung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Stelleinheit für jedes Rad (1) als hydraulischer Zylinder (17) ausgebildet ist.
11. Achsanordnung nach Anspruch 1, dadurch ge-

kennzeichnet, daß die Federung (5) allein oder zusätzlich zu mechanischen oder Gummi-Federn Federelemente (5a) umfaßt, die hinsichtlich ihrer Federsteifigkeit und/oder ihrer Dämpfung und/oder ihrer Länge verstellbar sind (Fig. 6).

12. Achsanordnung nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Federelemente (5a) pneumatische oder hydropneumatische Federbeine (23) sind.

13. Achsanordnung nach Anspruch 9 und 11 oder 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Federelemente (5a; 23) für jedes Rad (1) zwischen dessen Längslenker (2) und dem am Träger (4) angeordneten und über die Stelleinheit (9; Zylinder 17) abgestützten Hebel (15) wirken (Fig. 1, 6).

14. Achsanordnung nach den Ansprüchen 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Schwenkeinrichtung (11) und die Federung (5; 5a; 23) und/oder die Stelleinrichtung (9; 17) zur Verstellung hydraulische Stellelemente (35; 23a; 17) verwenden (Fig. 5).

15. Achsanordnung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß in der Lageregelung des Chassis (7) das federnde Volumen des Federelementes (5a; 23) der in einer Kurve entlasteten Seite der Achsanordnung aktiv vergrößert und das der in der Kurve belasteten Seite aktiv verringert wird.

16. Achsanordnung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß die hydraulischen Stellelemente (35; 23a; 17) jeweils durch zumindest einen Druckübersetzer (42; 43; 85r,l; 86r,l) verstellbar werden, der über zumindest ein Ventil (41; 44a,b; 45a,b; 87r,l) beaufschlagt wird, das mit dem Erreichen eines Schwellwertes bei bzw. als Folge einer Lenkbetätigung angesteuert wird und dem zugehörigen Stellelement (35) ein definiertes Teilvolumen zuführt oder entnimmt (Fig. 7).

17. Achsanordnung nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß mehrere Druckübersetzer (42; 43; 85r,l; 86r,l) vorgesehen sind, deren Teilvolumina eine gewünschte Stell-Kennlinie annähern und die radlastabhängig nacheinander oder in der Ansteuerung zeitlich überlappend betätigt werden.

18. Achsanordnung nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, daß die Stell-Kennlinie die Wirkung des Polytropen-Exponenten des federnden Gases berücksichtigt.

19. Achsanordnung nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß zur Darstellung eines Verstellungs-Zeit-Verhaltens in die Fluidführung der Druckübersetzer (42; 43; 85r,l; 86r,l; 87r,l) eine Drosselanordnung mit festen und/oder abhängig von der Radlast und/oder einem Lenkungsparameter verstellbaren Drosseln (51) eingebaut ist.

20. Achsanordnung nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß die Lenkung (13) als Hilfskraftlenkung ausgebildet ist und daß zur Ansteuerung der von der Lenkung (13) gesteuerten Ventile (44a; 45a) die Größe der einer bestimmten Reaktion an der Lenkung (13) entsprechenden Hilfskraft herangezogen wird.

21. Achsanordnung nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß zur Ansteuerung der lenkungsabhängig gesteuerten Ventile (44a; 45a) die Größe der Betätigungsgeschwindigkeit der Lenkung (13) herangezogen wird.

22. Achsanordnung nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, daß in der Folge zur Ansteuerung der radlastabhängigen Ventile (44b; 45b) die Größe einer bestimmten, nach einer Lenkbetätigung auftretenden Laständerung (Druckänderung, Ein-/Ausfederung) verwendet wird (Fig. 7).

23. Achsanordnung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest ein Teil der hydraulischen Stellelemente (35; 23a; 17; 19) über eine Gleichgang-Zylinderanordnung (20; 24) verstellbar wird, die einem angeschlossenen Stellelement ein Teilvolumen entnimmt und dem korrespondierenden Stellelement ein gleich großes Teilvolumen zuführt, und umgekehrt (Fig. 8).

24. Achsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Schwenkeinrichtung (11) zumindest für einen der Träger (4) durch eine Verschwenkeinrichtung (26) um eine Fahrzeug-Querachse verschwenkbar und in ihrer Winkellage zur Ebene des Chassis (7) einstellbar ist, um in vom Verschwenkwinkel abhängigen Anteilen eine Änderung des Radsturzes und eines Spurwinkels jedes angesprochenen Rades (1) zu erzeugen (Fig. 1).

25. Achsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zur Einstellung und Änderung der Vorspur der Räder (1) die Schwenkeinrichtung (11) mit den inneren Enden für jeden Träger (4) einzeln oder insgesamt durch eine Bremsstelleinrichtung (37) in Fahrzeuginnenrichtung verstellbar und zumindest bei einer Betätigung der Radbremsen wirksam ist, um durch Einstellen von Vorspur die Fahr- und Bremsstabilität des Fahrzeuges zu erhöhen (Fig. 1).

26. Achsanordnung nach Anspruch 1 und/oder 24 und/oder 25, dadurch gekennzeichnet, daß Träger (4), Schwenkeinrichtung (11; Stellelemente 32 bzw. Waagebalken 16) sowie gegebenenfalls Stelleinrichtung (9; 17) und/oder Verschwenkeinrichtung (26) und/oder Bremsstelleinrichtung (37) mit den zugehörigen Schaltelementen (Ventil 41; 42a; 43a; Druckübersetzer 40; 42; 43) und der Energiezuführung innerhalb des Chassis (7) in einem Raum geschützt untergebracht und abgestützt sind, der durch die Längsträger (6) und in Fahrtrichtung vor und hinter der Achsanordnung angeordnete Querträger (47) sowie zumindest untere Abdeckungen gebildet ist.

27. Achsanordnung nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eine Verstellung der verstellbaren Elemente (9; 11; 5; 5a; 26) unter Zuführung Stellenergie in beiden Stellrichtungen oder nur in der gegen die Radlastwirkung gerichteten Stellrichtung aktiv gesteuert erfolgt, wobei dann in der anderen Richtung die Stellenergie aus der Radlastwirkung selbst gewonnen wird.

28. Verfahren zur Steuerung einer Achsanordnung mit den Merkmalen zumindest eines der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß auf zumindest ein mit einer Lenkbetätigung (Lenkung 13) zusammenhängendes Signal die Schwenkeinrichtung (11) zumindest den kurvenäußeren Träger (4) derart verschwenkt, daß sich eine stützende und stabilisierende Änderung (36) des Radsturzes ergibt, und daß durch Beaufschlagung der Federung (5; 5a; 23) und/oder der Stelleinrichtung (9; 17) im Zusammenhang eine mindestens die geometriebedingte Verstellung der Lage des Chassis (7) ausgleichende Stellbewegung erfolgt.

29. Verfahren nach Anspruch 28, dadurch gekennzeichnet, daß die Größe der Änderung (36) des Radsturzes und/oder der Lage des Chassis (7) in Stufen mit gedrosseltem Übergang erfolgt, die mit definierten Schwellwerten eines oder mehrerer der Signale wirksam werden.

30. Verfahren nach Anspruch 28, dadurch gekennzeichnet, daß über die Verschwenkeinrichtung (26) die Ausrichtung der Schwenkachse des oder der Träger (4)

durch die Schwenkeinrichtung (11) in einer vertikalen Fahrzeugebene derart verstellt wird, daß bei Kurven mit niedriger Fahrgeschwindigkeit neben einer Änderung (36) des Radsturzes über die Achsanordnung eine mitlenkende Lenkwinkel-Komponente und bei hohen Fahrgeschwindigkeiten eine gegenlenkende Lenkwinkel-Komponente aufgebracht wird. 5

31. Verfahren nach Anspruch 30, dadurch gekennzeichnet, daß die Größe der Verstellung der Schwenkachse (12) eine Funktion der Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeuges ist. 10

32. Verfahren nach Anspruch 29, dadurch gekennzeichnet, daß die Lageverstellung des Chassis (7) durch Zu- und Abfuhr von z. B. über Druckübersetzer (42; 43; 85a,b; 86a,b; 87r,l) definierter (Teil-)Volumina zu den verschiedenen Stellelementen (32) der Federung (5; 5a; 23) und/oder der Stelleinrichtung (9) und/oder der Schwenkeinrichtung (11) in Stufen erfolgt. 15

33. Verfahren nach Anspruch 32, dadurch gekennzeichnet, daß durch Einschaltung von festen und/oder Einstellen von verstellbaren Drosselanordnungen (51) ein gewünschtes Zeit/Druck- bzw. Zeit/Weg-Stellverhalten der Stellelemente (32) erreicht wird, wobei die Einstellung bzw. Einschaltung zumindest abhängig von der Radlast und/oder einer Lenkbetätigung und/oder einer Betätigungsgeschwindigkeit der Lenkung erfolgt. 20

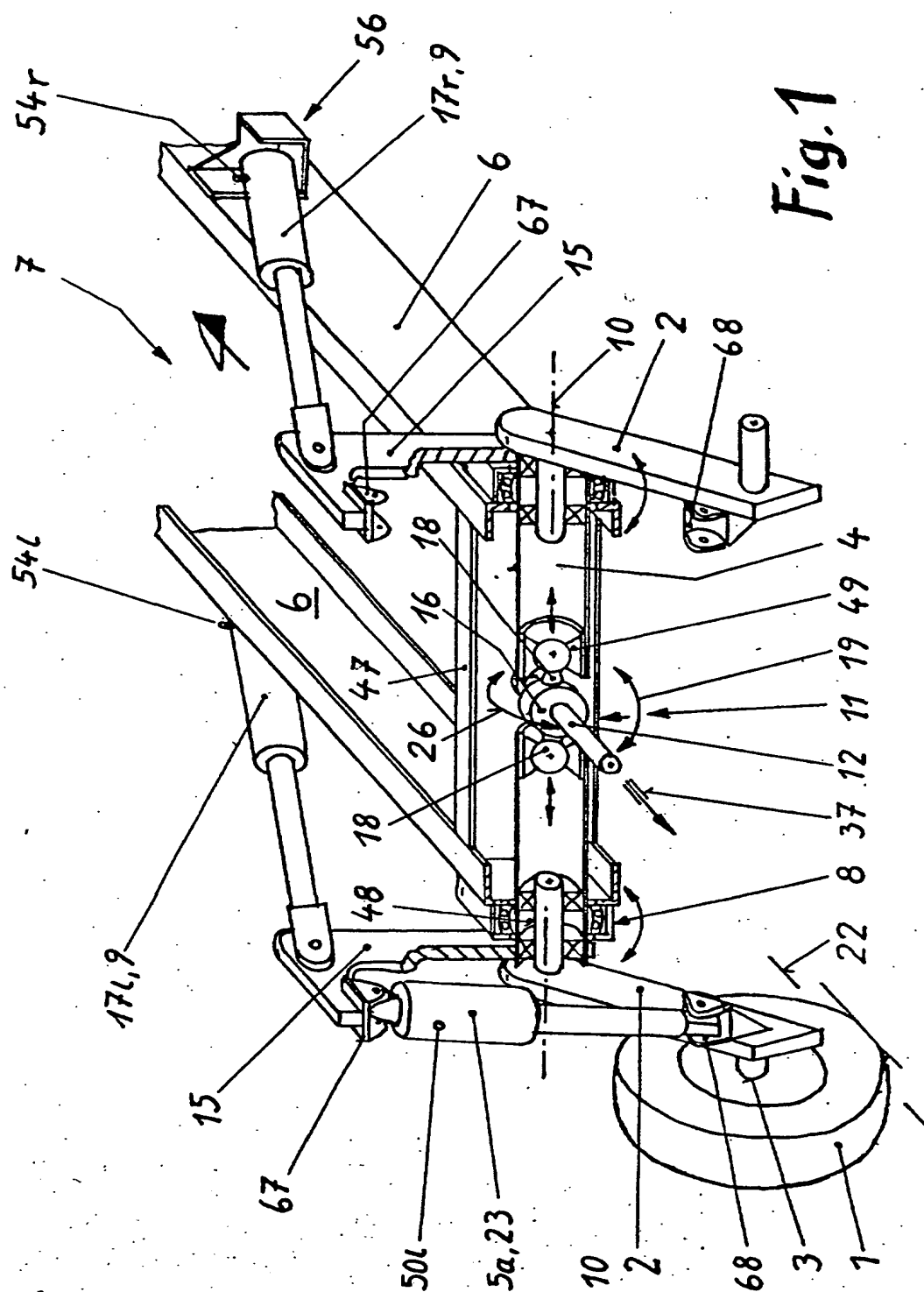
34. Verfahren nach Anspruch 32, dadurch gekennzeichnet, daß die Lagesteuerung in jeder Stufe zur Erhaltung der Ladungsstabilität unter Querschleunigung im Rahmen eines Toleranzbandes zunächst eine unbedenkliche Überkompensation der Wirkung der Fliehkraft bzw. der Querschleunigung erzeugt, die bis zum Einsetzen der nächsten Stufe bei Zunahme der Querschleunigung bzw. des von der Lenkbetätigung abhängigen Signales allenfalls auf eine unbedenkliche Unterkompensation abnimmt. 25

35. Verfahren nach Anspruch 28, dadurch gekennzeichnet, daß die Bremsstelleinrichtung (37) in Korrelation mit einem bei einem Bremsvorgang auftretenden Signal des Verzögerungswunsches (z. B. Bremsdruck, Anpreßkraft der Bremsflächen, Bremspedal-Weg oder -Kraft) die Schwenkeinrichtung (11, z. B. mit Waagebalken 16) insgesamt in Fahrzeuginnenrichtung verschiebt, um gegen elastische Verformungen in der Achsanordnung unter Bremskräften die Vorspur der Achsanordnung aufrechtzuerhalten oder zu vergrößern. 30

36. Verfahren nach Anspruch 28, dadurch gekennzeichnet, daß zur Abstützung der Querschleunigung bei einer Bremsung in der Kurvenfahrt am kurvenäußeren Rad (1) stabilisierend der Radsturz und am kurveninneren Rad (1) der Spurwinkel in Richtung Nachspur verstellt wird. 35

37. Verfahren nach Anspruch 28, dadurch gekennzeichnet, daß wesentlich im Sinne einer Niveauregelung eine träge Lageeinstellung unabhängig von der Lenkung auch allein aufgrund von Schaltwerten der Radlast erfolgt. 40

38. Verfahren nach Anspruch 37, dadurch gekennzeichnet, daß zur trägen Lageeinstellung unter Einhaltung von Toleranzbändern für die Höhe sowie die Neigung um die Querachse und um die Längsachse des Fahrzeugs von einem Schaltwert der Radlast gesteuerte Ventile (40) und aktiv einspeisende Druckübersetzer (42) verwendet werden (Fig. 7). 45



**Fig. 1**

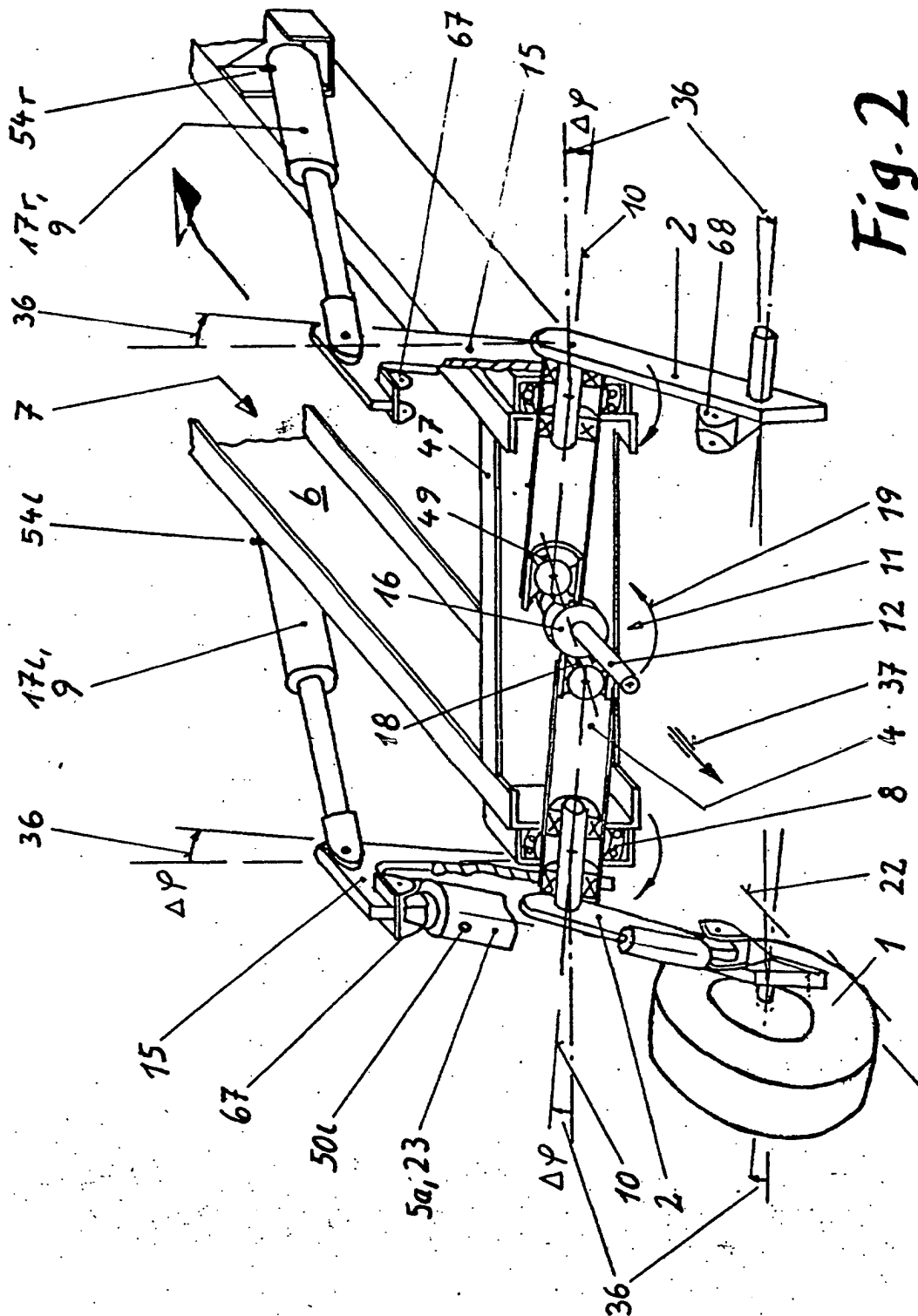


Fig. 2

Fig. 3

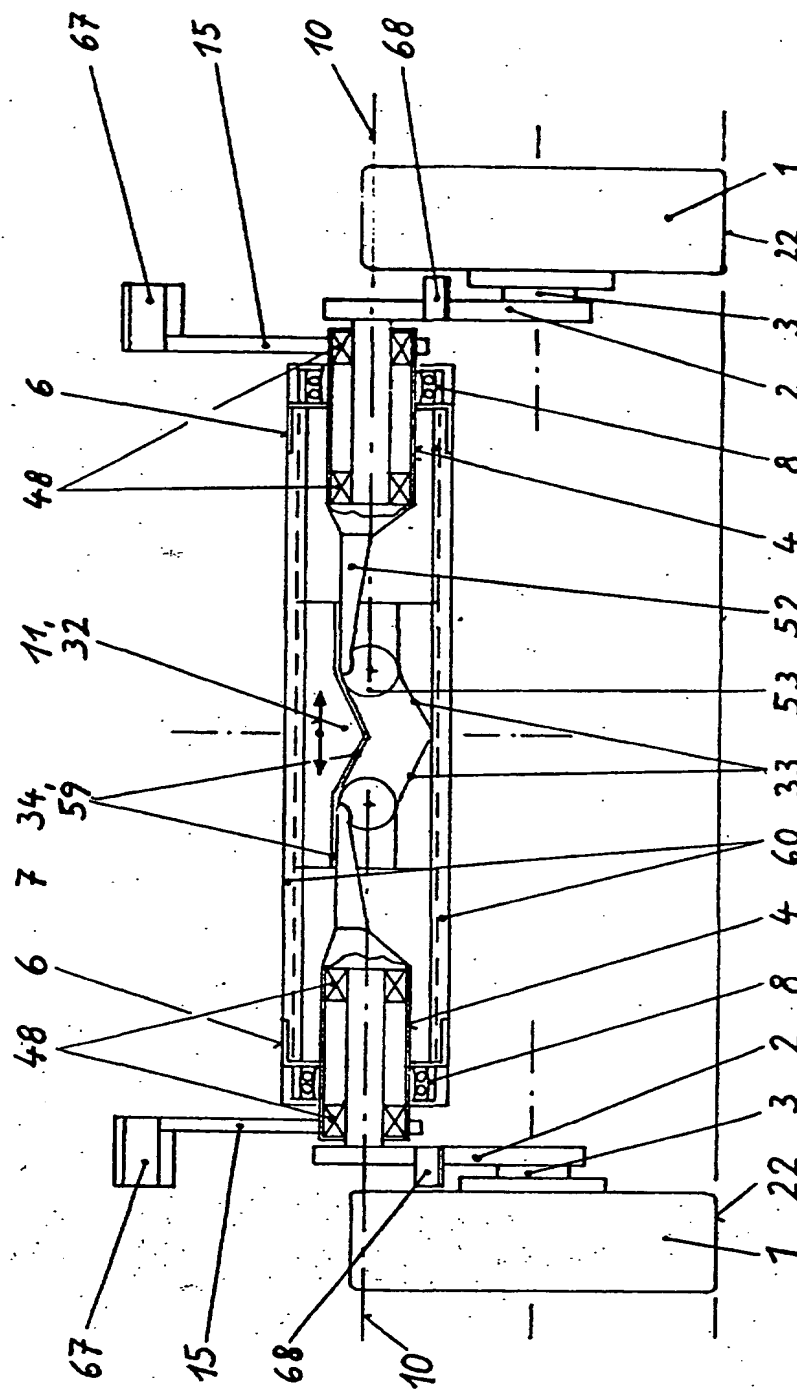
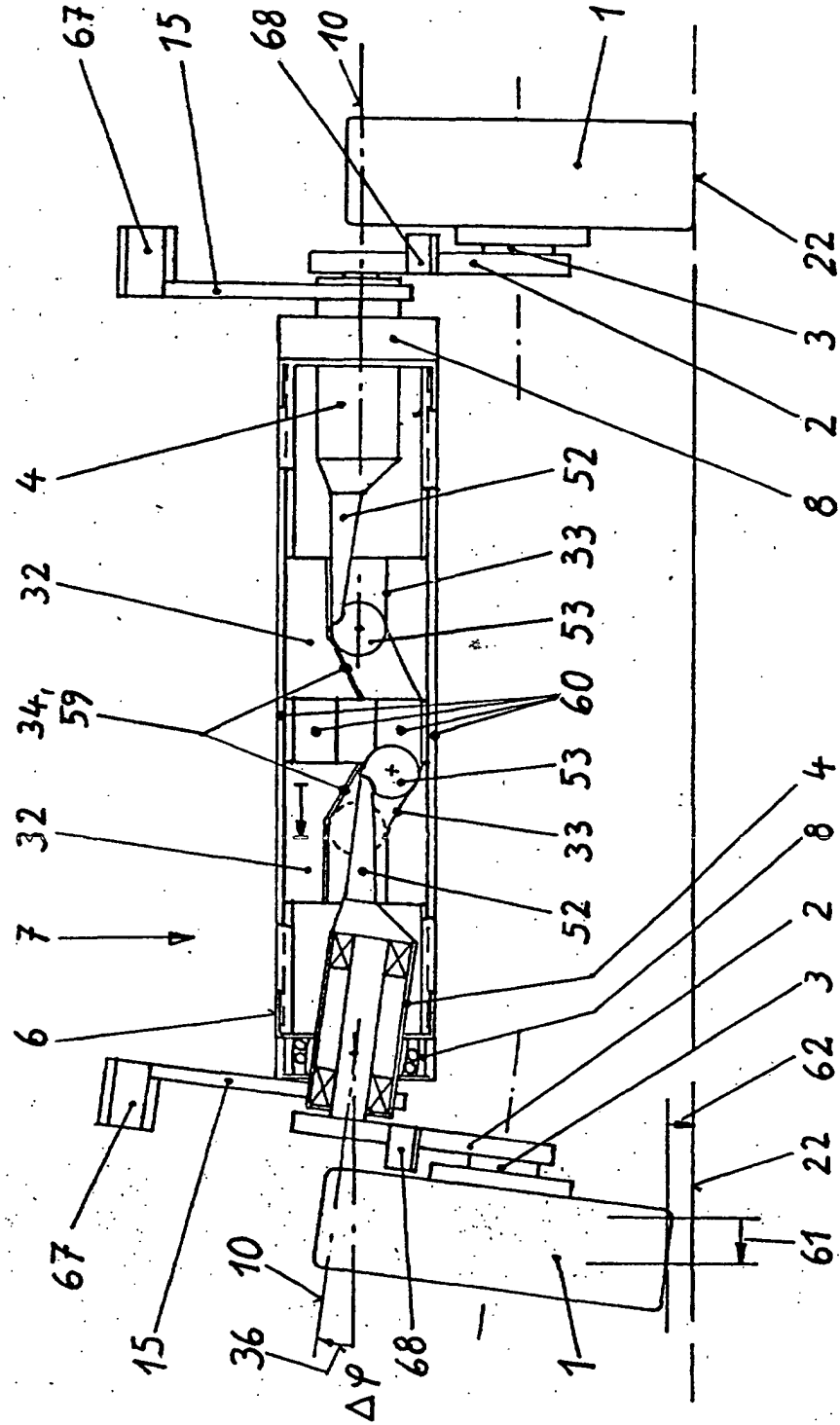


Fig. 4





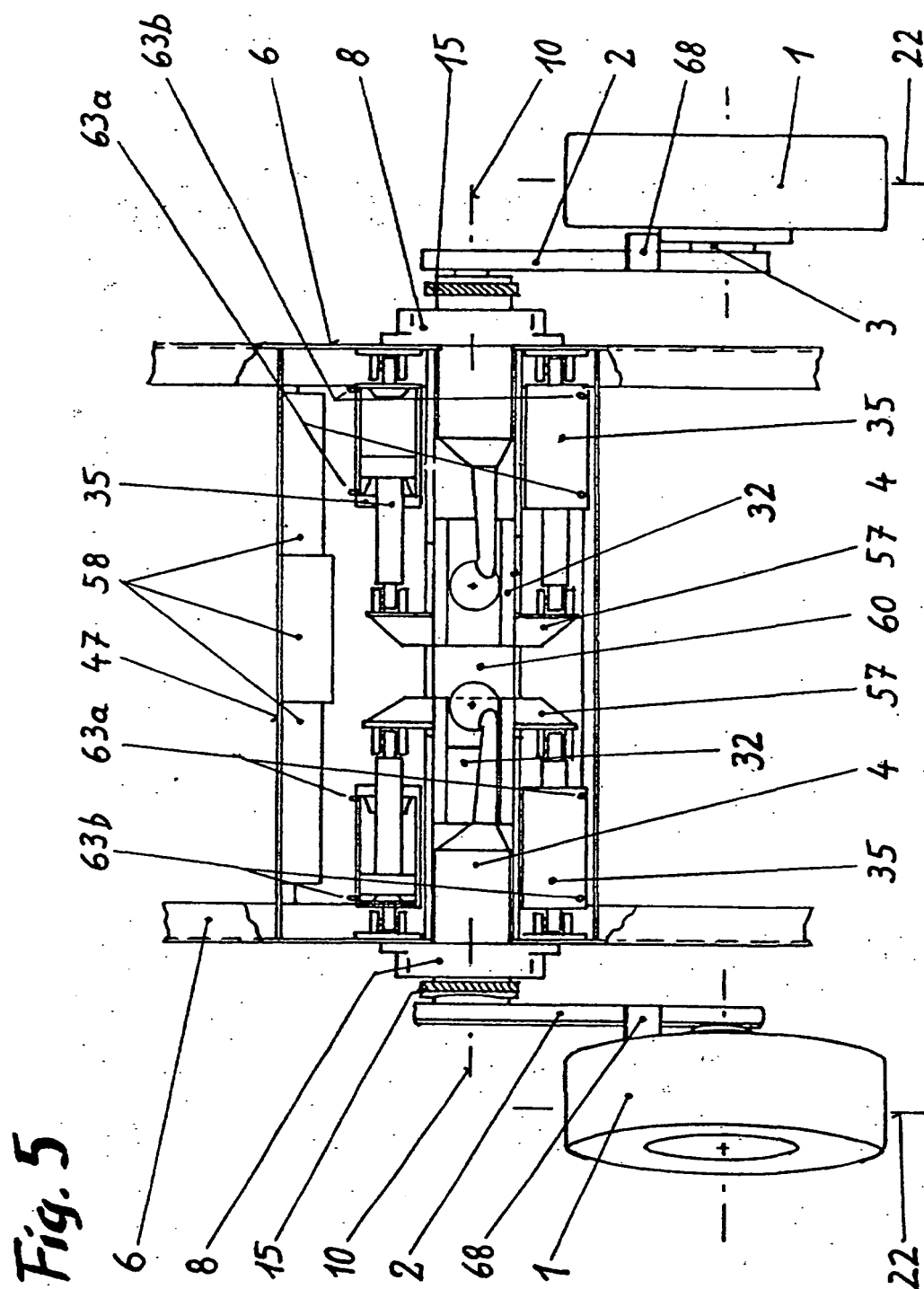
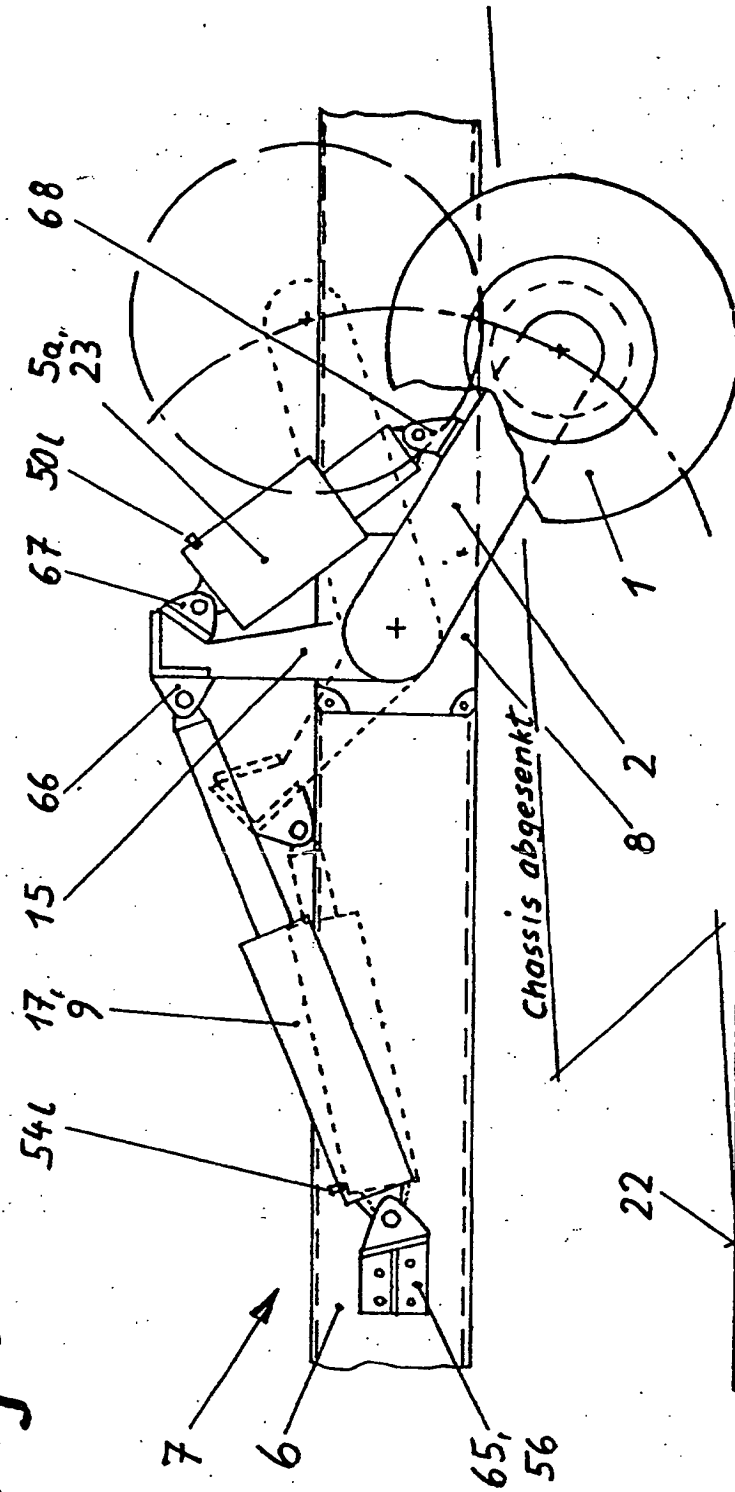
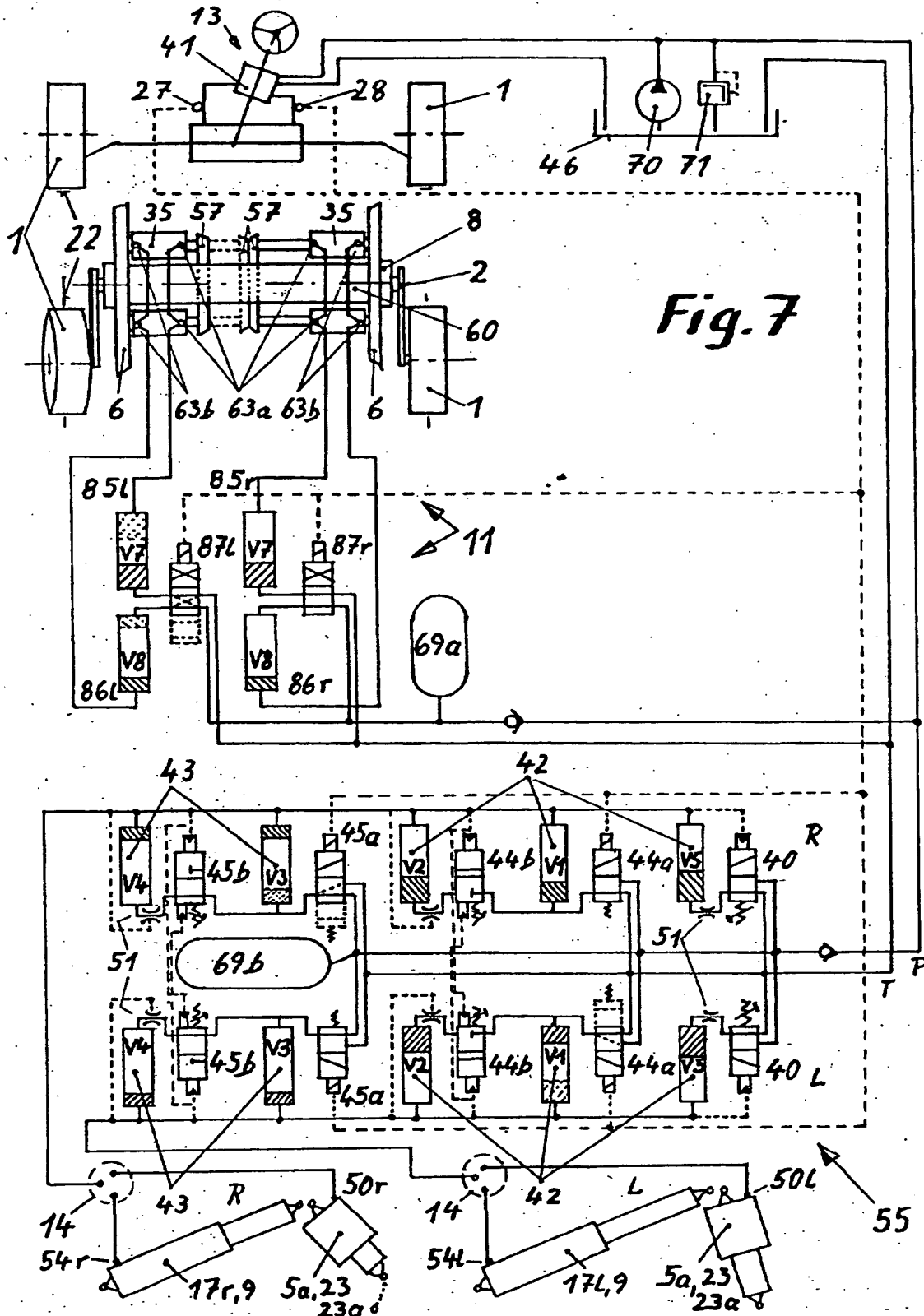
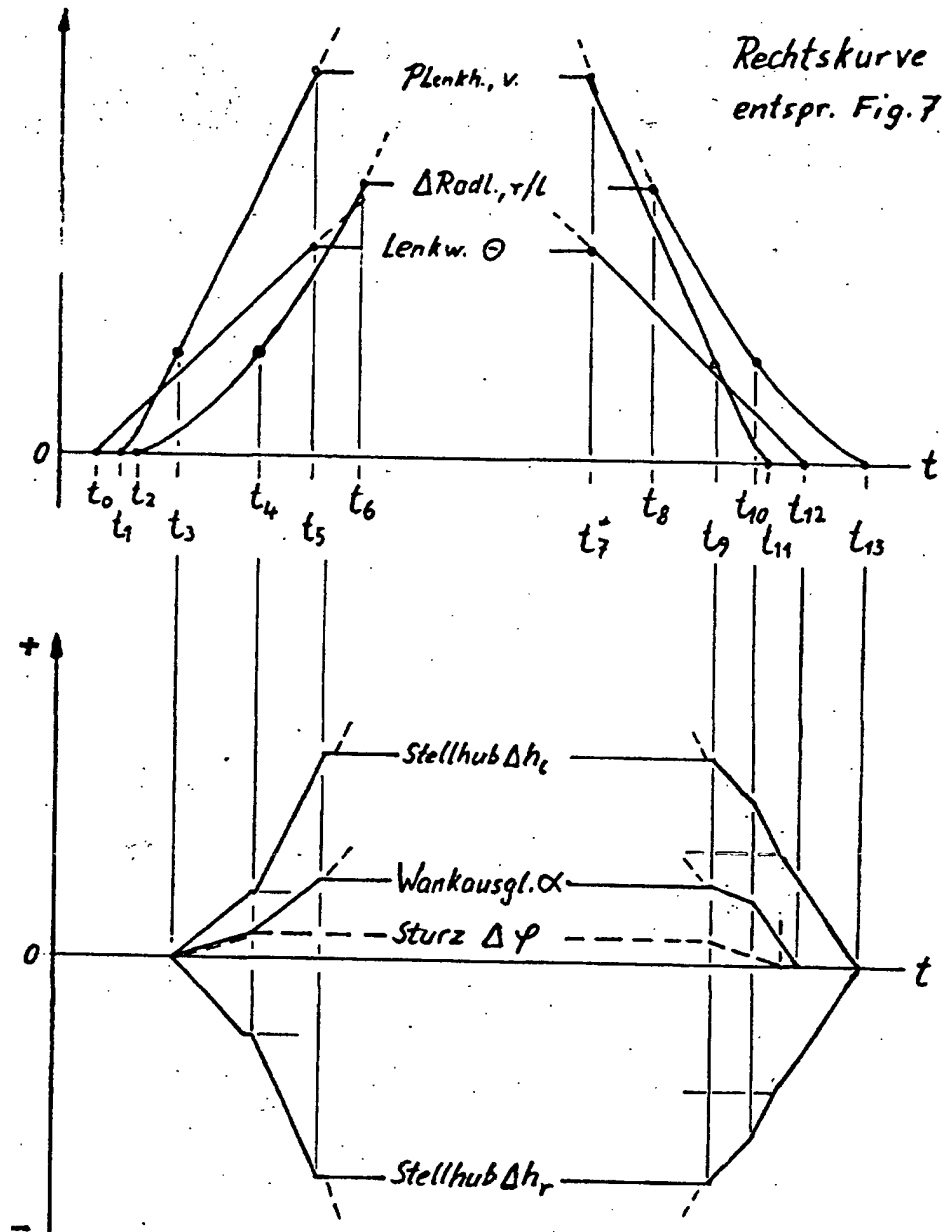


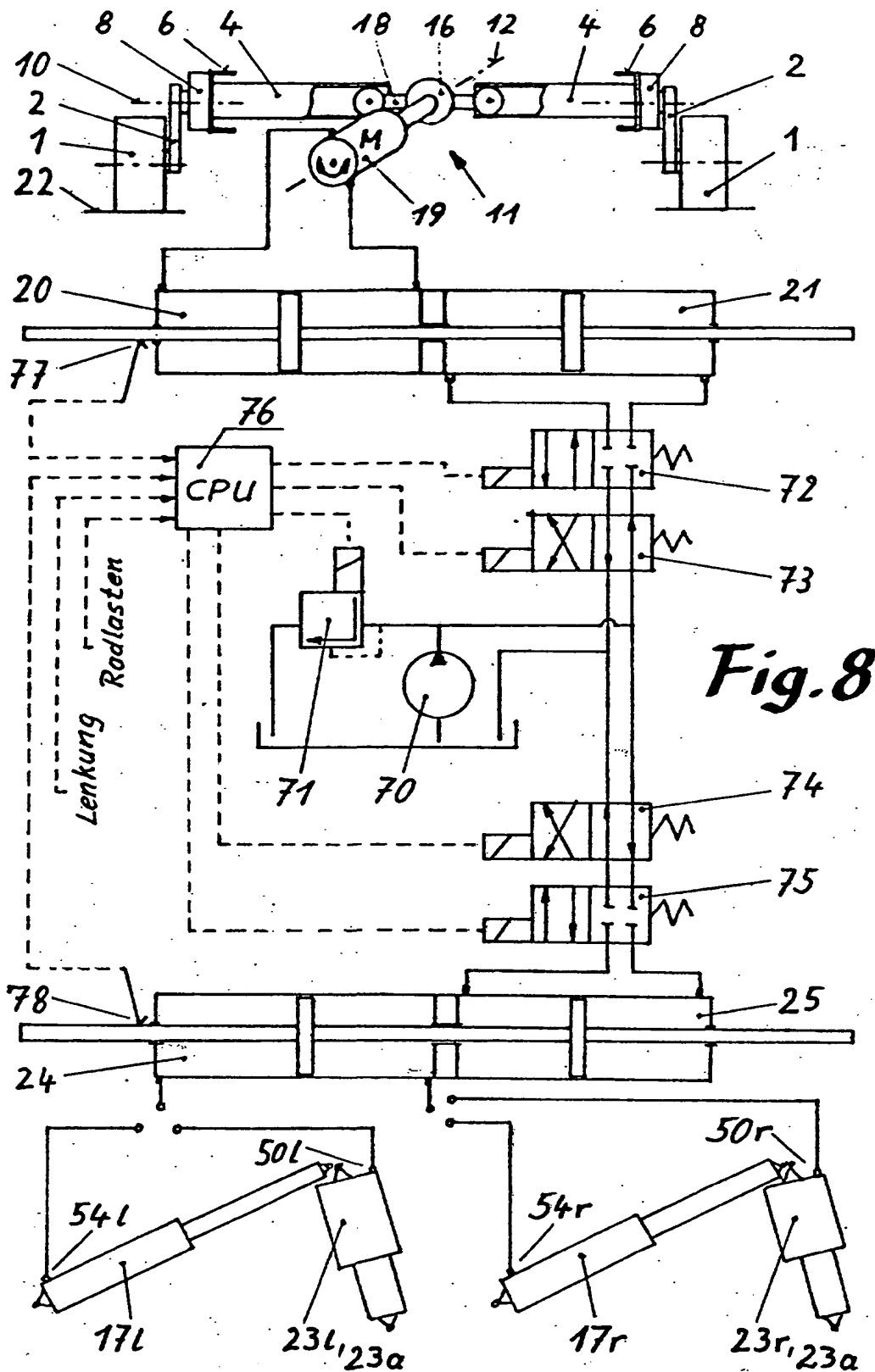
Fig. 6







*Fig. 7a*



THIS PAGE BLANK (USPTO)